

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

NISAN / 2022



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



Vals Survey Company

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

Hizmetlerimiz

Vals Survey Company

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

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

Hizmet Bölgelerimiz

- İstanbul
- Marmara Bölgesi
- İskenderun
- Zonguldak Ereğli
- İzmit
- İzmir
- Samsun
- İngiltere
- Fransa
- Hollanda

- Yerli üretim, imkan ve kabiliyet
- Hareket halinde Ka band uydu haberleşmesi
- Ses, görüntü, fax, video ve data hizmeti
- 60 cm reflektör
- 25 Mbps'a kadar download, 6 Mbps'a kadar upload
- Otomatik beam geçişi yapabilme
- MIL-STD-810G ve MIL-STD-461F askeri standartlarına uygun
- Düşük enerji tüketimi





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

M. ZİYA KALKAVAN

SEBAHATTİN ÖZVEREN

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



Yıl 38

NİSAN 2022

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

**İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE**

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

**LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

T: +90 216 428 92 52

info@likyareklamcilik.com.tr

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

**Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52**

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

Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

**Katkıda Bulunanlar:
SEVİM TARHAN ATASOY**

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

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.

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

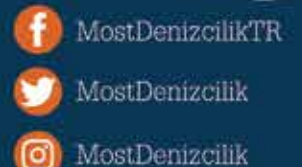


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



NEFTAŞ'ın Türkiye Distribütörlüğü'nü yaptığı

Socma Forkliftler ve Socma Reach Stackerlar

hakkında detaylı bilgi için
bizimle iletişime geçebilirsiniz



NEFTAŞ MAKİNA SAN. TİC. A.Ş.

Tarakçı Cad. No: 21 Neftaş Binası
34450 Sarıyer - İSTANBUL

T: 0212 963 33 33
E: info@neftas.com
W: www.neftas.com



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MART AYI MECLİS
GÜNDEMİNİ RUSYA-
UKRAYNA KRİZİ
OLUŞTURDU

48

DOSYA

RUSYA UKRAYNA
SAVAŞI'NIN DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

12

TAMER KIRAN

KARADENİZ'DE BARIŞIN
YENİDEN TESİS EDİLMESİ EN
BÜYÜK TEMENNİMİZ...

70

GÜNCEL

TÜRK LOYDU 60'INCI
YILDÖNÜMÜ

74

AKADEMİK BAKIŞ

DOÇ. DR. ALİ HULKİ
CİHAN

78

SÖYLEŞİ

BARIŞ DİLLİOĞLU / KINAY
TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK

82

8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

DENİZCİ KADINLAR KONUŞTU

98

SÖYLEŞİ

BATURALP ALKAN / VALS
SÖRVEY

102

BUNKER

SÜLEYMAN UÇUR

105

İHRACAT RAKAMLARI

CEM SEVEN

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	38
SEKTÖRDEN HABERLER.....	86
LOJİSTİK	104
AB BÜLTENİ	106
GEMİ TUTULMALARI	108
S&P	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ	114
ISTFIX ANALİZ	116
HURDA RAPORU	118



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](#)



eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

FREEFALL LIFEBOATS



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

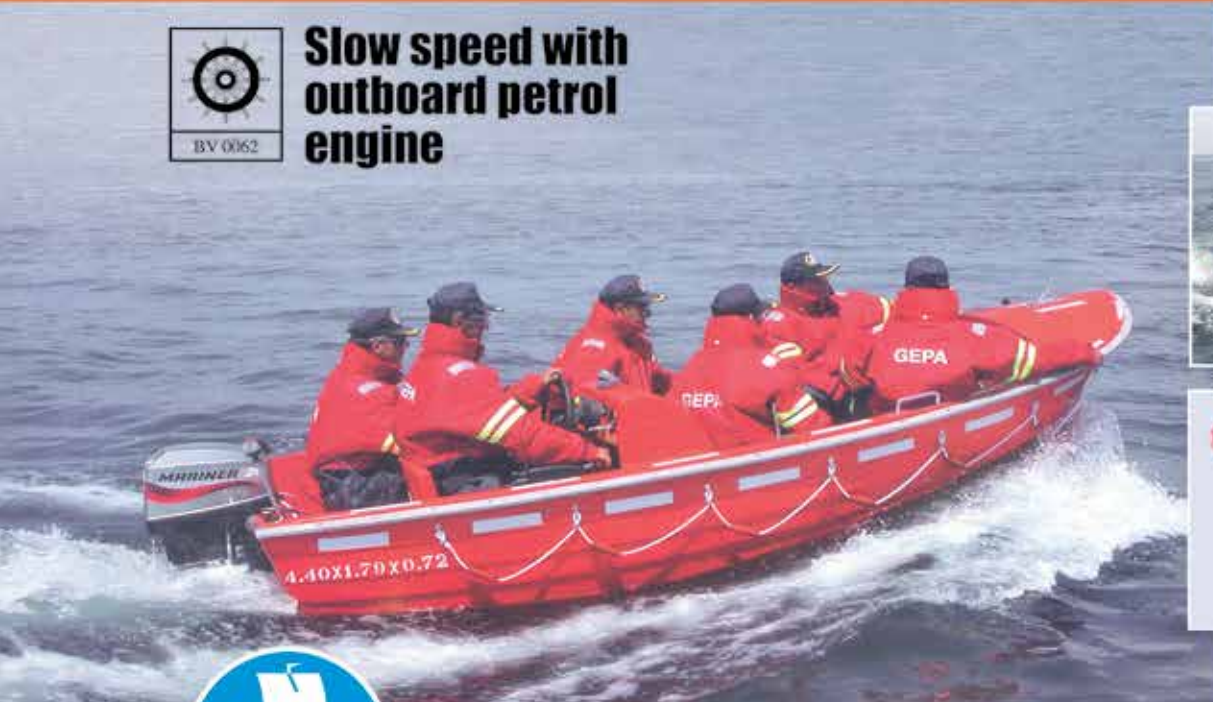


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



Slow speed with
outboard petrol
engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



Karadeniz’de barışın yeniden tesis edilmesi en büyük temennimiz...

Dünyanın ahvali bugünlerde pek parlak değil... Tam hayatımızı iki yıldır esir alan Covid-19 belasını başımızdan defediyoruz diye sevinirken, ülke olarak 2022 yılında ekonomimiz büyümeye yönelik ivmelenmeyi sürdürme aşamasında iken, hemen dibimizde Karadeniz’de çok iyi komşuluk ilişkileri sürdürdüğümüz, dış ticaret ortaklarımız olan iki ülke arasında savaşın başlaması hiç iyi olmadı. Savaş, küresel makro dengeleri şimdiden önemli ölçüde sarsmış durumda...

Türkiye olarak pozisyonumuz çok net... Her iki ülke ile çok iyi ilişkilerimiz var ve bu savaşın bir an önce durmasını, üzüntüyle izlediğimiz insanlık trajedilerinin son bulmasını istiyoruz. Türkiye, krizin başlangıcından bu yana taraflarla görüşebilen ülke konumunda olurken, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın, her iki ülkenin lideriyle devamlı temasta bulunarak barışın tesisi için harcadığı yoğun çabayı takdirle izliyoruz. Ülkemizin, Mart ayı içinde biri Antalya diğer İstanbul’da olmak üzere taraflar arasındaki barış müzakerelerine ev sahipliği yapması bu çabaların en somut göstergesi olarak dikkat çekiyor. İstanbul’da yapılan son toplantıda barış rüzgarlarının esmesi umutlarımızı artırdı. Bir ayı geçen savaşın daha uzun sürmesi halinde ülkemizin de öncelikli olarak enerji, tarımsal ürün ticareti ve turizm alanlarında ciddi olumsuzluklar yaşayacağı aşikâr... Hal böyle olunca mart ayı gündemimizin en yoğun ve önemli konusu Ukrayna-Rusya savaşı ve sektörümüze etkileri oldu.

Denizcilik sektörü olarak bu krizde önceliğimiz Ukrayna limanlarında mahsur kalan başta gemi insanlarımız olmak üzere; Türk sahipli gemilerimizin sağ salım, güvenli bir şekilde dönebilmeleridir. Bu konuda krizin başlangıcından bu yana sorunu çok yakından takip ettik, devletimizle koordine bir çalışma yürüttük, gelişmelerden üyelerimizi haberdar ettik. Ticaret, Dışişleri, Ulaştırma ve Altyapı ile Milli Savunma Bakanlıklarımızın limanlarda bekleyen gemilerin güvenliği ve tekrar Türkiye’ye doğru yola çıkabilmeleri için gösterdikleri yoğun gayreti takdire şayan bulduğumuzu söylememiz gerekiyor. İkinci önemli mesele; Ukrayna limanlarındaki mayınlar konusu hakikaten çok endişe verici bir hale geldi. Nitekim İstanbul Boğazi’nin



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Karadeniz girişinde Sarıyer Türkeli Demirleme Sahası’nda ve Bulgaristan sınırına yakın İğneada açıklarında tespit edilen mayınlar, bölgede teyakkuz halinde bulunan Deniz Kuvvetlerimiz tarafından etkisiz hale getirildi. Bu konuda önlemlerin alınması, Karadeniz’de gemilerin güvenli seyri ve deniz ticaretinin sorunsuz bir şekilde yapılmasının sağlanması taleplerimizi devletimizin ilgili kurumlarına ilettiğimizi belirtmek isterim. Ayrıca; sigorta konusunda da Karadeniz’in önemli bir bölümü riskli bölgeler kapsamına alınmış, bölge ile ticaretini devam ettirmek niyetinde olan veya bölgede mahsur kalmış gemilere yönelik fahiş teminatlar gündeme gelmiştir. Yüksek primler gemi sahipleri üzerinde de büyük bir yük oluşturmaktadır. Sigorta sorunlarının çözümüne yönelik Türk P&I ve Türk Reasürans A.Ş. tarafından yürütülen çalışmaların kısa zamanda sonuç vermesini bekliyoruz. Rusya’nın Ukrayna’yı işgali ile başlayan süreçte ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve İsviçre tarafından açıklanan tedbir ve yaptırım kararları gün geçtikçe derinleşmekte ve genişletilmektedir. Bu kısıtlamalar ve yaptırımlar bölgede ticaret yapmayı her geçen gün zorlaştırmaktadır. Odamız, tüm bu sorunlar hakkında üyelerimizi

bilgilendirmek amacıyla 21 Mart Pazartesi günü “Rusya’nın Ukrayna’ya Askeri Müdahalesinin Türk Deniz Taşımacılığında Yarattığı Sorunlar ve Çözüm Önerilerinin Değerlendirilmesi” konulu çevrimiçi Webinar düzenledi. Toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Dışişleri Bakanlığı Denizcilik, Havacılık ve Hudutlar Genel Müdürlüğü, Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü ve İthalat Genel Müdürlüğü, ilgili diğer kurumların yetkilileri ile deniz taşımacılığı konusunda müzahir kuruluşlarımız, armatör, gemi işleyen, donatan üyelerimiz katıldı. Webinara ilgili bakanlıklardan 4 genel müdür, 1 genel müdür yardımcısı ve 2 daire başkanının katılması devletimizin sektörümüzün sorunlarının çözümüne verdiği önemi göstermiştir. Bizlere zaman ayırarak bu toplantıya katılan ve üyelerimizin sorularına açıklıkla yanıt veren idaremiz yetkililerine teşekkürlerimi sunuyorum.

Bu konu, İstanbul’daki Odalar ve Borsa Başkanlarının katılımıyla yılda 2 kez yaptığımız toplantılar kapsamında 29 Mart’ta gerçekleştirdiğimiz 2022 yılı ilk toplantısının da ana gündem maddesi oldu. Rusya-Ukrayna savaşının Türk özel sektörüne, İstanbul Ticaret ve Sanayine etkilerini, yaşanan sorunları ve çözüm önerilerini ele aldık. Sonuç itibarıyla dünyanın sükunete ihtiyaç duyduğu bir zamanda inşallah akliselim galip gelir, bu savaş bir an önce biter, Karadeniz’de barış ve istikrarı bir an önce yeniden tesis etmek mümkün olur.

Nisan ayı mübarek günlere ev sahipliği yapıyor. 2 Nisan’da, gönüllerimizi aydınlatan, sofralarımıza bereket getiren Ramazan ayı başlıyor. 27 Nisan’da Kadir gecesini idrak edeceğiz. Mübarek gün ve gecelerin kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini, dualarımızın kabul olmasını diliyorum. 23 Nisan’da, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılışının 102. yıldönümü ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutlayacağız. Kurtuluş savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle yad ediyor, çocuklarımızın bayramını kutluyorum. Kalın sağlıklıca...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

MART AYI MECLİS GÜNDEMİNİ RUSYA - UKRAYNA KRİZİ OLUŞTURDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 3 Mart Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem meclis salonunda fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Emekli Tuğgeneral İstanbul Aydın Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Naim Babüroğlu, “Jeopolitik Güç Mücadelesinde Ukrayna Gerginliği” konulu bir sunum yaptı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, meclisin açılışında katılımcılara Ukrayna-Rusya krizine ilişkin düşüncelerini aktardı.

Tarihe geri dönüp bakıldığında coğrafyamızın zor olduğunu, şu an ise daha zor bir sürecin yaşandığını ifade eden Çakır, “Dilerdik ki, bu şahitlik güzellikler için olsun. Maalesef silahların gölgesinde bir meclis toplantısı yapmış olacağız. Şimdilik, Ukrayna limanlarında personeli olan arkadaşlarımız bu gölgeyi çok karanlık ve derin şekilde hissetse de; bu süreç uzadığında ülkemiz ve insanlık olarak büyük bedeller ödeyeceğiz. Dilerim, aklıselim ve sağduyu galip gelir ve bu savaş ortamından bir an önce çıkarız. Personellerimiz bir an önce ailelerine kavuşur, daha fazla mağduriyet yaşanmaz” diye konuştu.

Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: “DTO Kocaeli Şubesi Meclis Üyesive DTO üyesi Bayramoğlu Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi ortağı Atilla Bayramoğlu'nun babası Günal İsmail Bayramoğlu, İMEAK DTO Kurucu Meclis Üyesi ve eski yönetim kurulu üyesi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği bir önceki yönetim kurulu başkanı, DTO üyesi Diler Denizcilik ve Ticaret A.Ş ortaklarından ve Oda yönetim kurulu sayman üyesi Faruk Miras'ın babası Fuat Miras, DTO üyesi BBF Turizm Ticaret Limitet Şirketi sahibi Faruk Ünsal'ın kız kardeşi Füsun Ünsal, DTO Antalya Şubesi Meclis Üyesi Piro Motor Su Sporları Turizm İthalat İhracat Sanayi ve Ticaret Limitet Şirketi sahibi

Kemal Piro'nun kardeşi Özkan Piro, DTO Fethiye Şubesi Meclis Üyesi ve DTO üyesi Süleyman Yalçın Yat İşletmeciliği sahibi Süleyman Yalçın, DTO Meclis Üyesi Gülden Turizm Güldeniz Tarım ve Orman Su Ürünleri Üretim Pazarlama ve Ticaret Limitet Şirketi sahibi Nazmi Doğru'nun babası Oğuz Doğru, DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkan Yardımcısı DTO Üyesi Alesta Yathing Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş. ortağı Mehmet Selçuk ile aynı firmanın ortağı DTO eski meclis üyesi Mehmet Selçuk'un anneleri Şefika Selçuk, DTO Üyesi Yenigün Denizcilik ve Sanayi Ticaret Limitet Şirketi ortağı ile ES Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi Yönetim Kurulu Üyesi Recep Yenigün'ün annesi Emine Yenigün, DTO Üyesi Elsagun Denizcilik Turizm Ticaret ve Sanayi Limited Şirketi ortağı KOSDER Armatörleri İşletmecileri Derneği önceki yönetim kurulu başkanı Hüseyin Kocabaş'ın annesi Meryem Kocabaş.”

Vefat edenlerin isimlerinin okunması sonrasında gündeme geçilerek İMEAK DTO'nun 03.02.2022 tarih ve 47 sayılı toplantı zabitleri, aralık ayı fasıllar arası aktarım talebi, 2021 yılı bilançosu ve kesin hesabı, 2022 Ocak ayı mizanı ve TARKEM Tarihi Kemeraltı İnşaat Yatırım Ticaret Anonim Şirketi'nin sermaye artırımını görüşülerek onaylandı.

TAMER KIRAN 2021 YILI MALİ PERFORMANS BİLGİLENDİRMESİ YAPTI
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, DTO'nun 2021 yılı mali performansına yönelik olarak toplantıda bir açıklama yaptı. Bir yandan kanunlarla



Tamer Kiran

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na yüklenen kamusal nitelikteki görevleri eksiksiz bir biçimde yerine getirirken, diğer yandan İMEAK DTO üyelerine en iyi şekilde hizmet vermenin ve Oda faaliyetlerini etkili ve verimli bir şekilde yürütmenin gayreti içerisinde olduklarını ifade eden Tamer Kiran, bütçeyi hazırlarken ve uygularken üç önemli ilkeleri olduğunu; bu ilkelerin şeffaflık, üyelerin ihtiyaçları doğrultusunda imkanlar sunmak ve bu hizmetleri yaparken tasarruf ilkelerini gözetmek olduğunu kaydetti.

İMEAK DTO'nun en değerli eseri olarak nitelendirdiği Piri Reis Üniversitesi ve vakfedeni Türk Deniz Eğitim Vakfı'na bütçe imkanları nispetinde desteğe devam ettiklerini aktaran Tamer Kiran, "Odamız yıllık gelirinin yüzde 36'sı oranında kalarak, 83 milyon 500 bin TL bağışta bulunduk. Bundan başka ülkemizde mevcut, denizcilikle ilgili tüm okullarımıza talepleri doğrultusunda ihtiyaçlarını karşılamaya bütçe imkanlarımız çerçevesinde devam ettik. Ayrıca devletimiz tarafından düzenlenen kampanyalara katkıda bulunduk, Oda'mıza denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşlar ile sivil toplum örgütlerinden gelen talepleri titizlikle inceleyip uygun olanlara yine bütçe imkanlarımız çerçevesinde bağış, yardım

ve sponsorluklar şeklinde katkı sağladık. Bu bağlamda geçtiğimiz yıl 91 ayrı kurum ve kuruluşa toplam 15 milyon 613 bin 777 TL katkı sağladık" diye konuştu.

Son olarak İMEAK DTO'nun hizmet binaları ile ilgili çalışmalara devam ettiklerini dile getiren Kiran, şöyle konuştu: "Her şubemizin odamıza yakışır bir hizmet binasına sahip olması için gayret gösteriyoruz. 2019 yılında Bodrum Şubesi, 2020 yılında Aliğa Şubesi hizmet binalarını satın almıştık. Yine İzmir Şube Binası'nın inşaat çalışmaları planlandığı şekilde devam etmektedir. İnşallah bu yıl temmuz ayında bu binamızın da açılışını gerçekleştireceğiz. 2021 yılında ise, Kocaeli ve Fethiye şubeleri binalarımızı sizlerin onayı ile satın aldık. Şu anda Kocaeli şubemiz bu binada hizmet vermektedir. Fethiye'deki bina ile ilgili tadilat ve teşrifat çalışmalarımız devam ediyor. Fethiye şube binamızı da bu yıl yaz aylarında faaliyete geçirmeyi planlıyoruz."

Şubat ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumu sonrasında söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, bir süredir Rusya ile Ukrayna arasında gerginliğe sahne olan Karadeniz Bölgesi'nde arzu edilmeyen gelişmelerin yaşandığına dikkat çekerek, Rusya'nın, 24 Şubat tarihinde bu ülkeye başlattığı

askeri harekâtın ardından çatışmaların Ukrayna genelinde devam ettiğini, sivil halkın durumunun endişe yarattığını söyledi. Ticaretimizin yoğun olarak devam ettiği bir bölge olan Karadeniz'de çok sayıda Türk gemisinin hizmet verdiğini ifade eden Tamer Kiran, krizin ilk gününden itibaren İMEAK DTO olarak Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde kurulan Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ile yakın irtibat kurarak, gelişmeleri çok yakından izlediklerini, bölgeye ilişkin ulusal ve uluslararası uyarıları üyelere duyurduklarını kaydederek, "Son olarak 27 Şubat Pazar günü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Azak Denizi limanları ile Ukrayna ve Rusya'nın Karadeniz limanlarına uğrayacak ve bu limanların açıklarında seyir yapacak Türk bayraklı gemilerin güvenlik seviyesinin en üst seviyeye yükseltildiğini açıkladı" dedi.

GERGİNLİĞİN MERKEZİNDE 48 ADET TÜRK SAHİPLİ GEMİ BULUNUYOR

Gelinen noktada Türk sahipli yabancı bayraklı bir gemiye yapılan saldırı dışında Türk gemilerine bir saldırı yaşanmadığını açıklayan Tamer Kiran, Ukrayna ve Rusya limanlarında operasyonların durmuş vaziyette olduğunu, ancak bu durumun her dakika farklılık gösterdiğini söyledi.

Bu limanlarda bugün itibarıyla tespit edebildikleri kadarıyla 48 adet Türk sahipli gemi bulunduğunu açıklayan Kiran, "Bu gemilerin güvenli şekilde bölgeden ayrılmasını tabii ki en büyük dileğimizdir. Bölgeye yakın seyreden gemilerimizin de güvenlik uyarılarına en üst düzeyde riayet etmelerini önemle hatırlatmak istiyorum. Ne yazık ki, Rusya'nın Ukrayna operasyonu ile başlayan son jeopolitik gelişmeler küresel büyüme ve enflasyon üzerinde yeni ve önemli bir risk olarak karşımıza çıkmış durumdadır. Avrupa'nın merkezine yakın bir bölgede yaşanan bu sıcak savaş ortamı başta bu bölge olmak üzere tüm dünyada ekonomik aktiviteyi yavaşlatma riski taşımaktadır. Süreç ne kadar uzarsa ticaret ve büyüme üzerindeki risklerde o kadar artacaktır" şeklinde konuştu.

“Türkiye olarak 2022 yılında ekonomimizin sanayi üretimine dayalı ihracata yönelik ivmelenmeyi sürdürme aşamasında iken, hemen yakınımızda çok iyi dış ticaret ortaklarımız olan iki ülke arasında savaş başlaması bizim açımızda hiç arzu edilmeyen bir durumdur” diyen Tamer Kiran, önümüzdeki süreçte savaşın gidişatına bağlı enerji, gıda ve turizm başta olmak üzere negatif etkilerinin göz ardı edilmemesi gerektiğini vurguladı. Türkiye'nin ve dünyanın güvenliğine ciddi bir tehdit teşkil eden iki ülke arasındaki bu savaşın bir an önce sonlanmasının en büyük temennisi olduğunu dile getiren Kiran, “İnşallah bir an önce barışı sağlayacak adımlar atılır ve özellikle can kayıplarına son verilir” dedi.

“TARİHİ ÖNEMDE BİR BÜYÜMEYE İMZA ATILDI”

Türkiye ekonomisinin beklentilere paralel olarak 2021 yılının son çeyreğinde yüzde 9.1, yılın tamamında ise yüzde 11 büyüdüğünü, böylece OECD ülkelerinin hatta dünya ekonomisinin ortalama büyümesinin oldukça üzerinde bir büyümenin başarıldığını belirten Tamer Kiran, “Açıkça ifade etmeliyiz ki, küresel ekonomik büyüme oranını ikiye kattık. Daha da önemlisi genelde yüksek cari açık vererek büyüdüğümüz bir sendrom yerine bu sefer cari açık 2020 yılındaki 35,5 milyar dolardan 14,9 milyar dolara indirilmişken, tarihi önemde bir büyümeye imza attık. Özellikle belirteceğimiz bir konu da, Türkiye ekonomisinin küresel ticaretteki canlanma ile korelasyonu yüksek bir büyüme sergilediği, bu anlamda dış ticaretimizin ana taşıyıcısı olan denizcilik firmalarımıza büyük görev düşüştüğüdür” diye konuştu.

Açıklanan büyüme oranının yanı sıra, dolar bazlı olarak cari milli gelirin 6 sene sonra yeniden yükselişe geçmiş olmasının dikkate değer olduğunu belirten Tamer Kiran, 2020 yılında 717 milyar dolar olan Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'nın, 2021 yılı sonunda yüzde 12 artışla 802.7 milyar dolara yükseldiğini, böylece aynı zamanda kişi başına düşen gelirin kayda değer yükselişe 9 bin 539 dolar

düzeyine geldiğini söyledi. Yılın geneline bakıldığında mal ve hizmet ihracatının ve hane halkı tüketiminin büyümede öncü olduğunu kaydeden Tamer Kiran, “Dış ticaretin katkısına gelince; 2021 yılında ihracatımız %24,9 artarken, ithalat sadece %2 artmıştır. Bütün bu pozitif gelişmede itici güç nedir diye baktığımızda sanayi kesiminin etkisini takdir ile ifade etmeliyiz. Sürdürülebilir büyüme için yıllardır ifade edilen sanayi sektörümüz 2021 yılının Gayri Safi Hasılası içindeki payı bir önceki yılki %22,6'dan %26'ya yükselmiştir” dedi.

Küresel olarak yüksek seyreden enflasyonun Türkiye'de de halen stres oluşturduğunu gördüklerini belirten Tamer Kiran, “Enflasyon tarafında önemli bir yükseklik yaşanmakla birlikte az önce belirttiğimiz üzere; bu kez ciddi bir ekonomik büyümeyi hem sanayimiz hem ihracatımızdaki muazzam gelişme ile başardık” ifadelerini kullandı.

2022 yılı için asıl kaygı noktasının, ABD Merkez Bankası FED'in faiz artırma kararı olduğunu vurgulayan Tamer Kiran, “Geçtiğimiz 80 yılda neredeyse en geç 20 yılda bir yaşanan likidite krizleri faiz oranlarının hızla yükselmesini takiben gelmiştir. En son 2007 – 2008 yıllarında yaşanan küresel finans krizini hepimiz hatırlıyoruz. Şu an görünen o ki, ABD ve diğer ülkeler faiz arttırma kararını yine geciktirmek zorunda kaldı. ABD Merkez Bankası FED, tam da mart ayında faizi arttırmaya başlayacağını ifade ederken araya savaş girdi. Bu doğrultuda tahminimiz FED'in mart ayı toplantısında beklendiği kadar yüksek bir faiz artışına gitmeden, sözünü tuttuğunu gösterecek bir artış oranında kalacaktır. Ancak netice itibarıyla küresel likidite kontrolü dönemi başlıyor ve bizler de özellikle orta vade için daha tedbirli olmak durumundayız” dedi. Denizcilik piyasasında genel olarak şubat ayında pozitif gelişmeleri izlediklerini, 2022 yılına düşüşle başlayan dökme yük navlunlarının şubat ayının son haftasında toparlanarak ocak ayının ilk haftası seviyelerine çıktığını belirten Tamer Kiran, konteyner piyasası için 2021

yılı etkileyen liman sıkışıklıkları ve lojistik aksamaların, 2022 yılı başlarında da devam ederken, bu durumun yıl boyunca devam edebileceğinin öngörüldüğünü söyledi. Bununla birlikte 2022 yılına yüksek seviyelerle başlayan konteyner piyasasının, şubat ayında tüm zamanların en yüksek rakamlarına ulaştığını vurgulayan Tamer Kiran, buna paralel olarak konteyner yeni gemi inşa piyasasında, ocak ayında, toplam tahmini yatırım değeri 3,8 milyar dolar olan 311 bin TEU'luk 34 geminin sipariş edildiğini kaydetti.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) dış ticaret verilerini değerlendiren Tamer Kiran, 2021 yılında ülkemizin toplam ihracatının 179 milyon 261 bin ton, toplam ithalatının 230 milyon 947 bin ton olduğunu, buna göre ihracatımızın 144,9 milyon tonunun, ithalatın da 213,1 milyon tonunun denizyoluyla yapıldığını kaydederek, 2021 yılında ihracat ve ithalatın toplamının yüzde 87,5'inin denizyolu ile gerçekleştirildiğini söyledi.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ TEDBİRLERİNİN TÜRK SAHİPLİ FİLOYA ETKİLERİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde 2021 yılında başlatılan “Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi” projesini tamamladıklarını ve 1 Mart Salı gününden itibaren sonuçları üyelerine duyurduklarını belirten Tamer Kiran, şu bilgileri verdi: “Deniz taşımacılığı, tüm taşıma modları arasında birim yükün birim mesafe taşınması için en düşük sera gazları emisyonu gerçekleştiren taşıma metodu olma özelliğini devam ettiriyor. Tankerler ve dökme yük gemileri, dizel tahrikli demiryolu taşımacılığına göre 6'da 1, karayolu taşımacılığına göre 19'da 1, havayolu taşımacılığına göre 90'da 1 sera gazı salınımı yapmaktadır. Deniz taşımacılığı küresel yüklerin %80'inden fazlasını taşımaya rağmen, sera gazları salınımı ulaştırma kaynaklı sera gazları salınımlarının içindeki payı %11.17'dir. Diğer taraftan, denizcilik tüm ulaştırma modları arasında %11.17 ile en düşük sera gazı salınımına sebep olmakta



iken, sera gazı salınımı küresel ölçekte değerlendirildiğinde yüzde 2.89'luk paya sahiptir.

Sektörümüzün uluslararası özelliği nedeni ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) şemsiyesi altında başlayan deniz taşımacılığının 2050 yılı ile sera gazları emisyonunun %50 azaltılması çabasının parçası olan Yeni Gemilerde Enerji Verimliliği'nden (EEDI) sonra Mevcut Gemilerde Enerji Verimliliği (EEXI) ve Gemilerde Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) kuralları kabul edilmiş ve 2023 yılı başından itibaren uygulanmaya başlayacaktır. Bu nedenle İMEAK DTO bünyesinde, üç aşamalı değerlendirme çalışması başlatılmış ve ilk aşamada gemilerden sera gazları azaltım projesinin birinci aşaması olan Türk sahipli deniz ticaret filosu sera gazları emisyon değerlerinin saptanması ve uluslararası kurallara uyum değerlendirmesini tamamlamış, ikinci aşama olan sera gazları emisyon azaltım teknolojik tedbirleri değerlendirmesi aşamasına geçilmiştir. 3'üncü aşama olan yakıt vergisi ve Emisyon Ticaret Sistemi'нин de (ETS) olduğu pazar bazlı tedbir uygulamalarının etkileri konusunda IMO ve AB kapsamında gelişmeler de yakından izlenmektedir”.

Türk sahipli gemi filosunun yakıt tüketimine de değinen Tamer Kıran,

konuyu şu şekilde özetledi: “150 groston üzeri 2 bin 849 Türk sahipli gemi saptandı. Bu gemilerin 1970 tanesinin seyir hareketleri incelenerek, yakıt sarfiyatı olan gemiler tespit edildi. Sektörün yıllık yakıt sarfiyatı incelemesi için üyelerimize 2018 - 2020 yılları arasını kapsayan anket yapılmış The IMO Data Collection System veri bazındaki yakıt sarfiyatları katıldığında 2019 yılı için 309 adet gemiden 2.13 milyon ton, 2020 yılı için 322 adet gemiden 1.9 milyon ton yakıt sarfiyatı tespit edilmiş; filonun geri kalanı için gemi tipi büyüklüğü ve AIS verilerinden elde edilen yükleme durumu ve hızı için yakıt sarfiyatları hesaplanmıştır.”

Bu sonuçlar baz alındığında Türk sahipli deniz ticaret filosunun yıllık yakıt kullanımının 3,5 milyon olduğunu kaydeden Tamer Kıran, Türk bayraklı filonun payının 1.05 milyon ton, yabancı bayraklı Türk sahipli filo yakıt tüketiminin ise 2.450 milyon ton olduğunu söyledi. Bu yakıt tüketimine karşılık 2020 yılında 11 milyon 300 bin ton karbondioksit, 245 bin 500 ton azotoksit, 28 bin 500 ton kükürt oksit emisyonu salındığı bilgisini paylaşan Tamer Kıran; “Ülkemizin yıllık karbondioksit salınımları toplamı 500 milyon ton olarak tahmin edilmekte, deniz ticaret filomuzun karbondioksit emisyonları bu değerın yüzde 2.3'üne denk gelmektedir. 1 Ocak 2020'de uygulamaya konulan düşük kükürtlü

yakıt uygulaması ile filomuzu kükürt oksit emisyonları 2019 yılı ile karşılaştırıldığında 2020 yılında yüzde 80 azalmış, filomuz bu değişim karşılığında scrubber için ödenen bedeller hariç 190 milyon dolar ek maliyeti göğüslemiştir” şeklinde konuştu.

IMO'nun mevcut gemiler enerji verimliliği endeksinin 400 grostondan büyük yük gemilerini kapsamakta olduğunu ve 1 Ocak 2023'ten itibaren uygulanmaya başlanacağını hatırlatan Tamer Kıran, mevcut gemilerde Enerji Verimliliği Endeksi, geminin sakin suda teorik karbondioksit emisyon miktarı kriteridir. Filomuzda bu uyumu gerektiren gemi sayısı 1396 olup, IMO basitleştirilmiş hesap metodu ile yüzde 72,5'unda sayısal olarak 1012 adedinde uyum amacı ile önlem alınması en kolay uyum metodu olan güç sınırlaması yapılması beklenmektedir. Bu gemilerin bir kısmında şaft güç ölçümleri içeren seyir tecrübeleri ile kısıtlamaların azaltılması mümkündür” dedi. Kıran; “Güç sınırlamasında 143 adet gemimizin yüzde 53'ten fazla güç sınırlaması yapması istenmekte olup, bu gemilerin enerji verimlilikleri geliştirilemediği taktirde geri dönüşüme gitme ihtimali doğmaktadır. Karbon Yoğunluk Göstergesi Endeksi IMO'nun çıkardığı ikinci kural olup, gemilerde 2023 yılı boyunca tüketilecek yakıt miktarı kullanılarak, 2024 yılından itibaren kontrol edilecektir.

Gemilerde karbon yoğunluk endeksi, mevcut gemilerde enerji verimliliği endeksinden farklı olarak geminin gerçek operasyon koşullarında emisyon kriteridir. Gemiler A, B, C, D, E enerji verimliliği ile sınıflarına ayrılacak bir yıl E veya üç yıl arka arkaya D kategorisinde kalan gemi düzeltme faaliyetlerine mecbur kalacaktır. Filomuzda yer alan karbon yoğunluk endeksi kuralına tabii 715 gemide 2020 yılı performanslarına göre; 2024 yılı ile 249 gemide, 2027 yılında ise 434 gemide düzeltme önlemleri gerekecektir. Karbon Yoğunluk Göstergesi Endeksi kuralının 2023 yılından başlayarak o yıl içinde devamlı yakıt sarfiyatı ve seyir mesafeleri bazında izlenmesi, gerekli durumlarda

hız kesilmesiyle yıl boyunca yönetilmesi tavsiye edilmektedir” diye kaydetti.

Denizcilik sektörünü etkileyecek bir diğer iklim değişikliği tedbirinin ise, Avrupa Birliği tarafından çıkarılması beklenen Emisyon Ticaret Sistemi'ne denizciliğin dahil edilmesi olduğunu değerlendiren Tamer Kiran, şunları kaydetti: “Avrupa ekonomik alanı içerisindeki limanlara gidecek 5000 grostondan büyük gemilerin gidiş ve dönüş seferlerinde gerçekleşen karbondioksit emisyonlarının yarısı için ETS bedeli ödemeleri AB Komisyonu tarafından önerilmekte olup, bu durum filomuza tam uygulandığında 1 Ocak 2022 ETS bedeli olan 80.65 Euro ton üzerinden 125 milyon Euro yaklaşık yük getirecektir. Yakıt tüketimlerini azaltan dolayısıyla emisyonlarını azaltan gemiler ciddi bir ekonomik avantajı yakalayacaklardır.”

Akdeniz'in 2024 yılında yine kükürt emisyon alanı ilan edilmesi beklendiğine dikkat çeken Tamer Kiran, bu durumun scrubber bulunmayan gemilerde Akdeniz'de heavy fueloil kullanımını kısıtlayacağını, kükürt oranı binde bir yakıtı geçiş dolayısıyla oluşacak ek mali yükün yaklaşık 46 milyon dolar olacağı, eğer SECA alanına Marmara ve Karadeniz dahil edilirse, ek mali yükün yaklaşık 73 milyon dolara yükselmesi beklendiğini ifade etti. Sonuç olarak Türk sahipli filonun tüm bu kurallara uyum sağlayabilmesi için özellikle AB uygulamalarının hayata geçirilmesi gerektiğine dikkat çeken Tamer Kiran, “Bu çerçevede aynı AB'de olduğu gibi bizim de kendi Emisyon Ticaret Sistemimizi kurup, ülkemiz limanlarına gelen gemilerden bedel almamız, elde edilecek gelirden pay ayrılarak Türk sahipli filoyu desteklemek için emisyon azaltıcı projelerde kullanılması büyük önem taşımaktadır.

Türkiye'de de benzer bir sistemin kurulması için çalışmalar olduğunu biliyoruz, dolayısıyla önümüzdeki dönemde üzerinde çalışmamız gereken önemli konulardan birinin bu olacağını belirtmek isterim” diye konuştu.

PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GEMİSİ'NİN SATIŞI İLE İLGİLİ AÇIKLAMA

Piri Reis Üniversitesi Gemisi'nin 2013 yılında alınan bir kararla Deniz Ticaret Odası ve DATI Holding'in finansal desteğiyle üniversiteye kazandırıldığını ve geminin amacına uygun bir eğitim gemisi haline çevrilmesinin ardından ilki 2015, sonuncusu 2021 yaz dönemlerinde olmak üzere yedi kez staj seferi ve bir kez 19 Mayıs 2019'da Atatürk'ün Samsun'a çıkışının 100'üncü yıl kutlaması sebebiyle Samsun'a bir sefer yaptığını hatırlatan Tamer Kiran; “Gerçekleşen staj seferlerinde gemimiz 972'si Piri Reis Üniversitesi, 308'i diğer üniversitelerimizden öğrenciler, 58 de yabancı uyruklu öğrenci olmak üzere toplam 1338 öğrenciye staj imkanı sunmuştur. Gemimiz 2020 yılında ise pandemi nedeniyle seferine yapamamıştır” dedi.

Geminin aslında bir eğitim gemisi olmadığını ve belli başlı tadilatlar sonrasında eğitim gemisi haline getirildiğini vurgulayan Tamer Kiran, geminin satılmasına giden yoldaki sebepleri şöyle açıkladı: “Bugünkü gelinen noktada geminin yaşına bağlı olarak bakım tutum maliyetlerin artması, beş yıllık special sörvey için yaklaşık bir milyon dolar maliyet çıkması, denizcilik sektöründeki birçok mal ve hizmet temininin döviz üzerinden yapılması sebebiyle son dönemdeki kur artışlarından kaynaklı olarak günlük işletme maliyetlerinin yükselmesi, geminin teknik yeterlilik olarak önemli riskler taşımaya başlaması, can, mal ve çevre emniyeti açısından daha fazla maliyetlere katlanılmak zorunda kalınacağına öngörülmesi nedeniyle Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti'nce geminin satılmasına karar verildi. Mütevelli heyeti bu kararında geminin bekleme yeri için bağlama rıhtımının bulunamaması, üniversite bünyesinde gemiyi idare edebilecek kadronun olmaması, böyle bir kadro kurulmasının yüksek maliyeti, geminin yıllık 1 milyon dolar civarında olan işletme maliyetinin üzerine staj seferini icra etmek için harcanması gereken yaklaşık 500 bin

dolar sefer masrafı eklendikten sonra ortaya çıkan bir buçuk milyon dolar civarındaki maliyetin karşılığında 250 öğrenci için staj imkanı sağlanmış olmasının getirdiği çok yüksek maliyet, Marmara Denizi içerisinde dur kalk yaparak çok sağlıklı bir staj yapılamıyor olması hususlarını da dikkate almıştır.

Ayrıca geminin işletmesinin üniversite bünyesinde yapılıyor olmasına bağlı olarak ciddi bir ek iş yükü oluşturması, böylesine bir bütçenin YÖK'ün kurallarına tabi olarak yürütülmesinin zorluğu, YÖK mevzuatı nedeniyle geminin işletilmesi sırasında ve tamir bakımı sırasında karşılaşılan ve aşılması neredeyse imkansız kurallar silsilesi de önemli bir etken olmuş, geçmişte gemiye yapılan masraflara ilişkin YÖK'e yapılan şikayet neticesinde YÖK'ün olaya bakış açısının denizcilik örf adet ve teamüllerine çok uyuşmaması da böyle bir kararın alınmasında etkili olmuştur.

Öte yandan hali hazırda ikinci el gemi fiyatlarının gelmiş olduğu yüksek seviyelerden de yararlanmak amacıyla satışa çıkarılan gemimizin satış süreci şu an itibarıyla henüz tamamlanmamış olup, süreç nihayete erdiğinde sonuç meclisimizde paylaşılacaktır”.

Geminin alımından bugüne kadar ki süreçte maddi, manevi desteği ve emeği olan herkese teşekkür eden ve yeni eğitim gemisi için çalışmalarına devam edeceklerini belirten Tamer Kiran, “Diğer taraftan öğrencilerimizin de staj sorununun farkında olarak sorunun çözümüne yönelik hem üniversitelerimizle hem de İdaremizle görüşmelerimiz devam etmekte olup, farklı bir yaklaşımla sorunun çözümüne yönelik çalışmalarımız devam ediyor. Yeni bir staj gemisinin ikame edilmesi konusunda uygun zaman ve şartların oluşması, günümüz teknolojilerine sahip çevreci ve işletme maliyetleri mevcut gemimize göre daha makul olacak bir geminin bulunması halinde mütevelli heyetimizin değerlendirmesine konunun açık olduğunu belirtmek isterim” diye konuştu.

BAKANLARLA YAPILAN GÖRÜŞMELERİN SONUCU MECLİSLE PAYLAŞILDI

Sektörün sorunlarına çözüm aramak amacı ile 7 Şubat'ta Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Kasapoğlu, 9 Şubat'ta İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, 21 Şubat'ta ise Hazine ve Maliye Bakanı Nurettin Nebati ile üç önemli görüşme gerçekleştirdiklerini hatırlatan Tamer Kıran, toplantıların içeriğine dair şu bilgileri paylaştı: “Kasapoğlu'na dalgıç turizmi ile iştiğal eden üyelerimizin sorunlarını aktardık. Süleyman Soylu'ya yaptığımız ziyaretin akabinde İçişleri Bakanlığı'ndan sorunlarımızla ilgili Daire Başkanlığı'nın da yer aldığı bir heyet Odamızı ziyaret etti ve konularını karşılıklı değerlendirdik. Özellikle gemiadamlarının giriş çıkış işleri ve vize talepleriyle konsolosluk vizesine tabi ülkelerin gemiadamlara ilişkin Göç İdaresi ile yapılan yazışmalar konularında önümüzdeki günlerde olumlu gelişmeler olacağını değerlendirmekteyim. Nurettin Nebati ile yaptığımız görüşmede de ekonomideki son dönemde devreye alınan uygulamalar ve sektörel sorunlarla ilgili kapsamlı istişarede bulunduk.”

Aliağa Limanı'na uğraksız geçiş yapan gemilere transit hükümleri bozulmadan yakıt ve kumanya verilebilmesi amacıyla 2018 yılından itibaren İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından yapılan girişimler sonucu bu hizmetlerin belli düzenlemeler kapsamında yapılmasına imkan sağlandığı haberini meclis üyeleri ile paylaşan Tamer Kıran, yeni uygulama için Ticaret Bakanlığı'na teşekkürlerini ilettili. Şubat ayının son günlerinde Türk iş dünyası ve denizcilik sektörüne büyük emekleri geçmiş, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Kurucu Meclis Üyesi ve Eski Yönetim Kurulu Üyesi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği bir önceki Yönetim Kurulu Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Faruk Miras'ın babası Fuat Miras'ın vefatının çok derin üzüntüsünü yaşadıklarını belirten Tamer Kıran, merhum Fuat Miras'ın bilgi ve tecrübesiyle İMEAK DTO'nun kuruluşunda çok büyük emek sarf ettiğini söyledi. Tamer Kıran, “Devleti iyi tanıyan, Ankara nezdinde Odamızı ve



Dr. Naim Babüroğlu

sektörümüzü fevkalade iyi temsil eden, son derece yardımsever, bu meziyetleri sayesinde sektörümüzde ve Anadolu iş dünyasında Fuat Ağabey olarak anılan bir isimdi. Vefatıyla maalesef denizcilik sektörünün tarihinden bir yaprak daha kopmuştur. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesi, yakınları ve tüm denizcilik camiasına başsağlığı diliyorum” dedi.

Tamer Kıran, 8 Mart'ta Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla denizcilik sektörü başta olmak üzere tüm çalışan kadınları kutladı. 18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü'nde başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi bir kez daha rahmet ve minnetle anan Tamer Kıran, 17 Mart Perşembe akşamı idrak edilecek Berat Kandili'nin ülkemize, İslam alemine sağlık, huzur ve hayırlar getirmesini diledi.

NAİM BABÜROĞLU'NDAN UKRAYNA-RUSYA SAVAŞI DEĞERLENDİRMESİ

Tamer Kıran'ın konuşması ardından kürsüye gelen Emekli Tuğgeneral İstanbul Aydın Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Naim Babüroğlu, “Jeopolitik Güç Mücadelesinde Ukrayna Gerginliği” başlıklı detaylı bir sunum gerçekleştirdi. Savaşın tarihi ve Rusya-Ukrayna krizi konusunda analizler ve

değerlendirmelerde bulunan Babüroğlu, “5 bin yıllık yazılı savaş tarihinde hiçbir savaşı, hiç kimse anlamadı. Ne savaş tarihçileri anladı, ne de savaşı uygulayanlar anladı. Hiçbir savaş planlandığı gibi gitmez. Savaş uzmanları bir araştırma yapmış, insanoğlu yalnızca 236 yılı barış içerisinde geçirmiş. O halde şöyle diyebiliriz; aslında savaş tarihi, insanlık tarihinin kendisidir” diye konuştu. 1991 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağıldığını, ABD ve NATO'nun açık kapı politikası uyguladığını, hazır olan bütün ülkelerin NATO'ya üye olabileceği bir dönemin başladığını söyleyen Babüroğlu, “Sovyetler Birliği dağıldığında NATO üye sayısı 16'ydı. 2020 yılına geldiğimizde NATO'ya üye olan ülkelerin sayısı 30 oldu. Bu yeni 14 ülkenin hepsi Sovyetler Birliği'nin ve Varşova Pakti'nin eski üyeleri. Bu 14 ülkeyi üyeliğe alan NATO, bir kuşak gibi Rusya'nın batısını çevirmiş oldu. Ukrayna NATO üyesi değil, ama “Barış İçin Ortaklık” (Partnership for Peace) altında yer alıyor. NATO'da temsilcisi var, ama gizli belgelere ulaşamaz, ayrı bir binadalar. Ukrayna; Çekya, Slovenya, Polonya gibi NATO üyeliği için hazırlık sürecinde, zamanı gelince üye olacak. Jeopolitik uzmanları şunu bilir: Rusya, imparatorluğunu kurmak için Ukrayna'nın coğrafyasına ihtiyacı var. Başka bir jeopolitik görüş ise, batı ittifakına kayan bir Ukrayna'nın Rusya'nın çökmesine sebep olacağıdır. Rusya ve ABD bu gerçeği biliyor. O yüzden Putin kırmızı çizgiyi koydu. O yüzden anlaşmayla bazı taahhütler istedi. Bu maddelerden ilki, eski Sovyet ülkelerinin hiçbiri NATO üyesi olamayacağı; ikincisi ise Doğu Avrupa'da konuşlanan ve Rusya'yı tehdit eden silah sistemlerinin ve askerlerin kaldırılması. Putin, bu maddelerin kabul edilmeyeceğini zaten biliyordu. O yüzden harekete geçti” değerlendirmesinde bulundu.

“PUTİN NATO VE AB ÜLKELERİNİ BİRBİRİNE YAKINLAŞTIRDI”

Putin'in savaş tarihi ve strateji uzmanları tarafından bugüne kadar sabırlı, kararlı, sinir sistemleri alınmış, devlet adamlığında çok kararlı ve milli menfaatler karşısında

hiç geri adım atmayan bir lider görüntüsü verdiğini kaydeden Babüroğlu şunları kaydetti: “Her askeri hareket bir siyasi maksada dayanır. Askerlerin de buradaki görevi; siyasi makamın ülkeyi yönetenlerin verdiği siyasi direktifi karşılayacak şekilde hedefleri ele geçirmek. Rusya’nın Ukrayna hedefi de Kiev’i kontrol ederek Moskova yönlü bir yönetim kurmak ve Ukrayna’yı silahsızlandırmak. Bunun için askerler Odessa’yı alıp, Ukrayna’nın Karadeniz’le olan bağlantısını keserek bir kara ülkesi haline getirecek. Ardından Rusya’nın, Ukrayna’nın başkenti ve büyük kentleri ele geçirmesiyle Kiev yönetimi oradan ayrılacak ve yeni yönetimi koyacak. Rusya hedeflerine geç ulaşıyor, ama vazgeçmiyor. Şu anda Ukrayna’nın umulmadık şekilde halk direnişi ve ön görmediği şekilde de bir Ukrayna ordusunun direnişi oldu. Putin bunu hesaplayamadı. 24 Şubat 2022 tarihine kadar Putin’in çizdiği portre iyi oyuncu ve birinci hamleyi kazanmıştı.

Ama 24 Şubat’tan bugüne kadar çizdiği portrede Putin şunu sağladı: Avrupa Birliği ülkeleri ile NATO ülkelerini tarihte olmadığı kadar birbirine yakınlıştırdı. İkinci olarak ise, 1815’te tarafsızlık statüsünü almış olan İsviçre’nin 1815’ten bugüne 207 yıl tarafsızlık statüsüne riayet etmesine rağmen ilk kez tarafsızlık statüsünü bir kenara bırakarak, tarihte ilk kez Avrupa Birliği’nin uyguladığı yaptırımlara uyacağını belirtti, bu önemlidir. Yani İsviçre’yi bile Putin’in bu hareketi birleştirdi. Bir de; Almanya tarihte ilk kez savunma harcamasını 100 milyar Euro’nun üzerine çıkaracağını deklare etti. Şu anda heyecanlı açıklamalar olabilir. Muhtemelen daha aşağıda olacaktır. Ama gerçek şu; savunma harcamalarının hepsi artacak. Hem AB’nin, hem de NATO ülkelerinin...

Bunu Putin sağladı. Putin elbette akıllı, ancak bir konuda yanıldı; kendi iç istihbarat raporları... Ukrayna halkının ve Ukrayna ordusunun böyle yer yer çeşitli yerlerde direniş göstermeyeceğine dair istihbarat raporları onu yanıltmış olabilir. Fakat dışarıdan da önemli bir şey var. NATO, Ukrayna’da baştan itibaren tedbir



almadı, askeri sistem göndermedi, ama Putin harekate başladıktan ABD ve bütün Avrupa ülkeleri yoğun bir mesaj trafiği ile Ukrayna’ya silah ve buna benzer sistemler göndereceğini açıkladı.”

“UKRAYNA İKİ FİL ARASINDA EZİLEN ÇİM”

NATO ve Avrupa ülkelerinin Ukrayna ile ilgili geç açıklama yaptığını ve buradaki amacın aslında farklı olduğuna değinen Babüroğlu, “Ukrayna önemli değil aslında, Ukrayna iki fil arasında ezilen çim. Peki, iki fil arasında ezilen bu çim ne olacak? Bunun sayesinde ABD uzatmalı savaşa Rusya’nın askerlerini burada tutarak onu yıpratma ve uzatmalı savaşa götürmek istiyor. Afganistan’da olduğu gibi... Bunu götürerek ne yapacak?

Ekonomik olarak çökertecek, ama ordusunu da çökertecek. Zelenski’nin yaptığı tüm açıklamaları kendisi yaptı gibi algılamayın. Ukrayna Cumhurbaşkanı’nın yaptığı uluslararası topluma yönelik Rusya’ya yönelik açıklamalar ABD’nin açıklamalarıdır. Ukrayna, yabancı savaşçıları ülkesine davet etti. Bu savaşçılar para için gelip Rusya’ya karşı savaşacaklar. Ukrayna sınırındaki diğer ülkeler de bu durumdan zarar görecek” şeklinde konuştu.

Putin’in geri adım atmayacağını ve Kiev’i alacağını vurgulayan Babüroğlu, “Zaten Rusya’ya yapılabilecek tüm ekonomik yaptırımlar da uygulandı. Bundan daha kötüsü yok. O zaman Kiev’i alacak. Eski Ukrayna cumhurbaşkanlarından birini atayacak, ardından kriz çıkaracak ve büyük şehirleri alacak. Putin üçüncü hamleyi kazanacak. Masaya oturacak ve silahsız bir Ukrayna, Karadeniz’le bağlantısı olmayan bir Ukrayna ve NATO ile Avrupa Birliği ile irtibatı olmayan bir Ukrayna olacak” dedi. Tarihe bakıldığında ABD ve Rusya’nın hiç savaşmadığını ancak her savaş sonunda paylaşımında bulduklarını kaydeden Babüroğlu, Türkiye’nin şu anda uyguladığı politikanın ılımlı ve tamamen milli menfaatlere dayalı olduğunu, Rusya’ya yaptırım uygulamadığını, ülkenin milli menfaatleri ile NATO yükümlülüklerinin yerinin ayrı olduğunu ifade etti.

Boğazların önemine vurgu yapan Babüroğlu şöyle devam etti: “Türkiye’yi kilit ülke yapan Boğazların kilidi dediğimiz Çanakkale Boğazı, Marmara İç Denizi ve İstanbul Boğazı’dır. Boğazların anahtarı da Türkiye’de... Kilidin anahtarını şimdiye kadar kimseyle paylaşmadı, bundan sonra da paylaşmayacaktır.



Sina Şen

Türkiye, 'Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin maddeleri ne ise onu uygulayacağız' dedi. İyi ki Montrö Boğazlar Sözleşmesi var. İmzalayanların önünde saygıyla eğiliyorum. Büyük bir miras, büyük bir emanet bırakmışlar." Savaşın Türkiye'ye olan ekonomik etkisine değinen Babüroğlu, "Rusya'dan 5 milyona yakın, Ukrayna'dan 2 buçuk milyon turist geliyordu. Deniz ticareti de var. 35-40 milyar dolara çıkacak bir hesaptan söz ediliyor. Bugün küresel dünyada herhangi bir yerde yaşanan finansal kriz tüm dünyayı etkiliyor" ifadelerini kullandı.

Emekli Tuğgeneral İstanbul Aydın Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Naim Babüroğlu, "Jeopolitik Güç Mücadelesinde Ukrayna Gerginliği" konulu sunumu, soru-cevap bölümünün ardından sona erdi ve kendisine İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından günün anısına plaket takdim edildi. Toplantıya ayrıca İstanbul Aydın Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Doç. Dr. Mustafa Aydın, Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB) Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Mehmet Erdoğan da katıldı.

SİNA ŞEN: ESNAF MAZOT ALAMAYACAK DURUMA GELDİ

Toplantı İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen'in

konuşması ile devam etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın bakanlar ile sektörel konularda istişareler yapmasının denizcilik alanına güç kattığına değinen Şen, geçtiğimiz haftalarda Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati ile bir araya gelerek yakıt maliyetleri ve KDV oranlarıyla ilgili olarak konuştuklarını hatırlattı. İstanbul'da denizde yolcu taşımacılığı yapan firmaların hak edişlerini almakla ilgili ciddi sıkıntılar yaşadıklarına değinen Şen, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi, kendi iştiraki İstanbul'da bir başka proje yapacak diye buradaki toplu taşımacılıkta uğraşan firmaları iflas eşliğinde getirmiş durumdadır" diye konuştu.

Esnafı ekonomik olarak darboğaza sokan firmanın belli olduğunu ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bu konuda hiçbir çaba sarf etmediğini dile getiren Şen, şunları kaydetti: "Bugün yakıt fiyatları dünya çapındaki artışlarından sonra yaklaşık 19 lira olmuştur. Bu artışlarla beraber 2 lira ÖTV'siz yakıtla birlikte 16 buçuk lira civarında mal oluşlarla bu taşımacılığı sürdürmeye, İstanbul halkına hizmet etmeye devam eden bir esnaf vardır" dedi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, iştiraki olan şehir hatları anonim şirketinin Deniz Taksi projesi yapımına para ödemek yerine esnafa ödemelerini yapıp, soluk almalarına katkı vermek durumunda olduğunu ifade eden Şen, insanların mazot alamayacak duruma geldiğini söyleyerek sözlerine son verdi.

ALIAĞA BÖLGESİ 100 MİLYON DOLARLIK TİCARET HACMİ KAZANACAK

13 No'lu Gemi Yakıt İkmalcileri ve Tedarikçileri Komitesi Üyesi Mustafa Aslan da, Aliğa Limanı'nda transit gemilere yakıt, kumanya ve personel değişim hizmeti için onay alınması ile ilgili olarak düşüncelerini ifade etti. Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu'nun fikir babası olduğu ve birçok platformda dile getirdiği Aliğa'da bunkers only ile ilgili çalışmaların sonuçlandığını ifade eden Aslan, "Bildiginiz üzere İstanbul Boğazı'nda transit geçiş sırasında herhangi bir şekilde liman girişi



Mustafa Aslan

yapılmadan yabancı bayraklı gemilere yakıt ikmal yapılabilir. Bu ne yazık ki, Aliğa Bölgesi'nde mümkün değildi. Uzun çalışmalar sonucunda bu bir başarı hikayesine dönüştü. İlk ikmalimizi geçen hafta gerçekleştirdik. Birçok beyanatta dile getirdik, bu karar bölgeye ilave 100 milyon dolarlık bir ticaret hacmi yaratacak. Bu sözümüzün arkasında durmaya çalışacağız. Bu çalışmada emeği geçen Mustafa Muhtaroglu'na, DTO Aliğa Şubesi Başkanı Adem Şimşek'e ve başkanımız Tamer Kıran'a teşekkür ederim" dedi.

"DENİZCİLİK CAMIASI OLARAK ENDİŞELİYİZ"

Toplantıda bir konuşma yapan diğer bir isim de DTO Meclis Üyesi ve KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik oldu ve Rusya'nın Ukrayna'ya düzenlediği askeri hareket ile ilgili değerlendirmelerde bulundu.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi ile birlikte bölgedeki gelişmeleri ve savaşın denizcilik sektörüne etkilerini dikkatle takip ettiklerini ve devletin idari kurumlarının yanı sıra İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da bölgede bulunan gemi personeli ve gemilerin tahliyesi konusunda göstermiş oldukları üstün çabayı memnuniyetle karşıladıklarını



Adem Şimşek

ifade eden Hakan Çendik, Rusya'nın işgali ile başlayan bu savaşın bir an önce sonlanması temennisinde bulundu. Gemi personellerinin ve gemilerinin savaş bölgesinde mahsur kalmasının tüm denizcilik camiasını endişelendirdiğini vurgulayan Çendik, "Gemilerimizde bulunan gemi personelimizin karşı karşıya kaldıkları savaş kaynaklı tehlikelerin yanı sıra gemilerdeki azalan kumanya miktarları ve olası yaşanacak sağlık problemleri de ayrıca kaygı verici bir durum olarak ortaya çıkaracaktır.

Ukrayna'da bulunan yabancı vatandaşların diplomatik girişimlerle tahliye edilerek, ülkelerine ulaştırılması bir nebze olsa da bizleri sevindirmiştir. Bu umut verici durum umarım gemi personelimizi ve gemilerimizin de emniyetli bir koridor oluşturularak bölgeden tahliye edilmesi konusunda örnek teşkil edecektir" diye konuştu.

Bölgede önemli bir konumda bulunan Türkiye'nin; Rusya ve Ukrayna'yla olan iyi ilişkilerinin yanı sıra savaş başlamasından itibaren uyguladığı dış politikanın, gemi personeli ve limanlardaki gemilerin bölgeden sağ salım bir şekilde kurtarılmasını sağlayacak en temel unsur olarak ön plana çıkacağını umut ettiğini söyleyen Çendik, konuşmasını şöyle



sonlandırdı: "Bölgede söz sahibi olan ülkemizin göz bebeği olan denizcileri ve onların ekmek teknesi olan gemilerimizin bir an evvel tehlikeli bölgeden uzaklaştırılacağına olan inancımız sonsuzdur.

İdaremizin ve deniz ticaret odamızın bu yolda atacağı her türlü çalışmaya sektörümüzün bütün paydaşları tarafından destekleyecektir. Temennimiz ve umudumuz o ki; gemi personelimiz ve gemilerimizin emniyetle bölgeden uzaklaşması ve bir an evvel bu savaşın sonlanmasıdır."

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Başkanı Adem Şimşek de Aliğa Limanı'nda transit gemilere yakıt ikmal projesinin onaylanması ile ilgili olarak Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a teşekkürlerini ilettiler.

BAŞARAN BAYRAK MECLİS ÜYELERİNİ BİLGİLENDİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi ve TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak, mart ayı olağan meclis toplantısında meclis üyelerini bilgilendirdi. Ticaret Bakanı Mehmet Muş'un 26 Şubat Cumartesi günü acil bir toplantı düzenleyip Ukrayna – Rusya savaşına ilişkin denizcilik sektöründe yaşanan veya yaşanabilecek sıkıntıları kendilerine iletildiğini ifade eden Başaran Bayrak

toplantıda hem Ukrayna, hem de Rusya ile çok yoğun çalıştıklarının bilgisini Bakan Muş ile paylaştığını kaydetti.

Türk tersanelerinde 30-40'a yakın bu ülkelere ait bayraklı gemilerin tamir-bakımının yapıldığını söyleyen Bayrak, şu an için bir sıkıntı yaşanmadığını, ancak süre uzayıp herhangi bir banka transferinde veya sivil sistemlerinde gelecek bir kısıtlamalardan dolayı denizcilik sektörünün bu konuda zor durumda kalabileceği bilgisini toplantıda paylaştığını ifade etti.

Bayrak şöyle devam etti: "Savaşın uzaması durumunda Azak Denizi'nde ve Ukrayna sularında kalan Türk gemilerinin içerisindeki personelin kumanya veya diğer ihtiyaçları gibi durumlar nedeniyle ciddi problemlerle karşı karşıya kalacağımızı dillendirdik.

Bunun yanında Türkiye'nin ağırlıklı olarak gemi sacını Ukrayna'dan ithal ettiğini halihazırda tersanelerimizin burada bağlantıları ve siparişleri olduğunu ve bu siparişlerin zamanında teslim edilmediğinden dolayı gecikmeler olup, üçüncü muhataplara karşı süre bakımından zor durumda kalacağını, burada bir first majör durum söz konusu olacağını kendilerine anlattı. Bakanlıkta dile getirdiğimiz konuları dikkate alarak notlarını aldılar."



www.avsglobalsupply.com

at 1500
ports
in 126
countries

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

UTİKAD YÖNETİMİ DTO'YA NEZAKET ZİYARETİ YAPTI

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Ayşem Ulusoy ve yönetim kurulu üyeleri, 28 Şubat 2022 Pazartesi günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a nezaket ziyaretinde bulundular.

TÜDEVMED YÖNETİMİ TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ

TÜDEVMED'in yeni Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Avcı, TÜDEVMED'in bir önceki Başkanı Arif Fırat, TÜDEVMED Başkan Yardımcısı Emre Hacıbekiroğlu ve İMEAK DTO Meclis Üyesi Serdar Akdemir, 1 Mart 2022 Salı günü İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti. Gerçekleşen ziyarette sektöre dair değerlendirmelerde bulunuldu.

MUSTAFA İNSEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ TEDBİRLERİ İLE İLGİLİ SUNUM YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde 1 Mart 2022 Salı günü "Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipliği Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi" sunumu yapıldı. Çevrimiçi ortamda düzenlenen ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katıldığı toplantıda, İMEAK DTO Teknik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, projenin sonuç raporu ile ilgili bilgi verdi.

DTO YÖNETİMİ RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'Nİ ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 5 Mart 2022 Cumartesi günü Rize'de bulunan Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu

Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ile Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'ni ziyaret etti. Başkan Kıran'a ziyaretlerinde Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Meclis Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş ile Taylan Kalkavan, PRÜ Mütevelli Heyeti Üyesi Ali Gürün ve İMEAK DTO Eğitim Birimi Müdürü Vurgun Karayel eşlik etti.

TAMER KIRAN ÖĞRENCİLERİN SORULARINI YANITLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 9 Mart 2022 Çarşamba günü, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Denizcilik Fakültesi Yüksek Lisans Programı'nın başlaması dolayısıyla düzenlenen, "Denizcilikte Güncel Konular" başlıklı ilk derse konuk oldu. Video konferans yöntemiyle gerçekleştirilen programda konuşan Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşu, faaliyetleri ve denizcilik sektöründeki güncel gelişmeler hakkında bilgi verdi. Kıran, toplantıda öğrencilerin sorularını da yanıtladı.

İSTANBUL DENİZ ÜRÜNLERİ AVCILARI VE ÜRETİCİLERİ BİRLİĞİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İstanbul İli Deniz Ürünleri Avcıları ve Üreticileri Birliği Başkanı Şekip Yalçın ve Yönetim Kurulu Üyeleri, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a nezaket ziyaretinde bulundu. 14 Mart 2022 Pazartesi günü gerçekleşen ziyarete, Birliğin Yönetim Kurulu Üyeleri Murat Kul, Sait Kanburoğlu, Abdullah Denizer ve İlhan Bal katıldı.

Balıkçılık sektörüne ilişkin konuların değerlendirildiği ziyarette, Birlik Başkanı Şekip Yalçın, Tamer Kıran'a plaket takdim etti.

TOBB-ABD TİCARET ODASI MUTABAKAT ZAPTI İMZA TÖRENİ YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ile ABD Ticaret Odası arasında 15 Mart 2022 Salı akşamı Ankara'da düzenlenen törenle, iş birliği mutabakat zaptı imzalandı. Törene, Ticaret Bakan Yardımcısı Mustafa Tuzcu, ABD Ankara Büyükelçisi Jeffrey Flake, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Türk-ABD şirket temsilcileri katıldı.

PANAMA CUMHURİYETİ DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

Panama Cumhuriyeti Deniz Ticareti Genel Müdürü Rafeel Cigarruista ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Liman Kontrol Şefi Victor Lau ve beraberindeki heyet İMEAK DTO'yu ziyaret etti.

DTO Merkez Binası'nda 21 Mart 2022 Pazartesi günü gerçekleşen ziyarette, konukları İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ağırladı. Toplantıda, iki ülke arasındaki deniz ticareti ile ilgili konular ele alındı. Toplantının sonunda Tamer Kıran ve Rafeel Cigarruista birbirlerine plaket takdim ettiler.

DÖDER VE İSTANBUL YELKEN KULÜBÜ DTO'YI ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Mart 2022 Cuma günü Oda Merkezinde ziyaretleri kabul etti. İlk ziyareti Denizci Öğrenciler Derneği (DÖDER) yönetimi gerçekleştirdi. İstanbul Yelken Kulübü'nün yeni yönetimi Komodor Yavuz Dinar, Yönetim Kurulu Üyesi Engin Deniz ve Genel Sekreter Billur Arıkan da, Başkan Tamer Kıran'a nezaket ziyaretinde bulundu.

GÜVENLE YOLA ÇIKMAK İÇİN!

TFP200 güverte kazıyıcı ile
portatif, etkili, yüksek kaliteli temizlik!

Bizler bir seyahate ya da iş gezisine çıkmadan önce nasıl hazırlık yapıyorsak, dünyanın dört bir yanına sefer yapan gemiler de yola çıkmadan önce güvertelerini temizlemek; tuzlu su, pas ve korozyonun etkilerinden arınmak zorunda.

Çünkü her gemi sahibi bilir ki, **gemi bakımını aksatmak seferleri aksatmak demektir!**

Güverte kazıma işlemlerini kısa sürede ve yüksek kalite ile tamamlayan, rakip ürünlerden %44 daha küçük boyutu ile portatif işlem kolaylığı sağlayan TRELAWNY TFP200 güverte kazıyıcı ile gemilerinizin bakımını hızlı, etkin ve sorunsuz bir şekilde gerçekleştirebilirsiniz.



TRELAWNY TFP200 güverte kazıyıcı ürün detayları:

Derinlik kontrolü

Saatte 30 metrekare temizlik hızı

1000 metrekarelik bıçak/başlık ömrü

Muadil ürünlerden %44 daha küçük hacim,
%28 daha hafif yapı ile portatiflik özelliği

Trelawny Türkiye Marin Distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply

TRELAWNY
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY™



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

info@ozgenshipsupply.com

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





FUELING SMART DECISIONS
**POWERING A
SUSTAINABLE FUTURE**



LEARN MORE TODAY

www.eagle.org/sustainability



TAMER KIRAN BODRUM'DA BİRÇOK ETKİNLİĞE KATILDI

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 2022 Yılı'nı "Uluslararası Balıkçılık ve Su Ürünleri Yılı" ilan etmesi sebebiyle 24 Mart 2022 Perşembe günü Muğla'da çeşitli etkinlikler düzenlendi.



geçildi ve burada da deniz dibi temizliği, balıklandırma ile sembolik bir balık mezatı töreni yapıldı. Tören sırasında bir konuşma yapan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, deniz temizliği ve benzeri etkinlikleri artırarak Türkiye'nin daha fazla "Denizci millet, denizci ülke" vizyonuna doğru yol alması için çalışmalarını sürdürdüklerini söyledi. Protokol konuşmalarının ardından Muğla genelinde eş zamanlı 13 balıkçı barınağında deniz dibi temizliği başladı. Temizlik sırasında cam şişeden araç lastiğine kadar yaklaşık yarım ton atık toplandı. Yine etkinlik kapsamında vatandaşlara ve öğrencilere balık-ekmek dağıtıldı.



Muğla İl Tarım Müdürlüğü tarafından düzenlenen etkinliklere İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, yönetim kurulu üyeleri, şube başkanları ve meclis üyeleri de katıldı. İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç'in ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantıya, Aliğa, Antalya, İskenderun, İzmir ve Kocaeli Şubeleri yönetim kurulu başkanları da katıldı. İlk etkinlik Milas'ın Avşar Mahallesi'nde Türkiye'nin tek "Tarla Balıkçılığı" tesislerinde Tarım ve Orman Bakan Yardımcısı Akif Özkaldı, Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Dr. Mustafa Altuğ Atalay, Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak, kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri, sivil toplum örgütleri, siyasi parti başkanları ve çok sayıda vatandaşın katılımıyla yapıldı.

Düzenlenen etkinlik kapsamında konuşan Bakan Yardımcısı Özkaldı, Tarım ve Orman Bakanlığı olarak tarla balıkçılığını önemsediklerini, 2019 yılından bu yana 2,5 milyon TL destek verdiklerini ve destek vermeye devam edeceklerini kaydetti. Ardından Bodrum Limanı'na



VEFAT / BAŞSAĞLIĞI

HALİS KALKAVAN VEFAT ETTİ

İMEAK DTO Kurucu Meclis Üyesi, Eski Meclis Başkanı, Ziya Kalkavan'ın kardeşi, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Taylan Kalkavan, Eski Meclis Üyesi Hakan Kalkavan, DTO Üyeleri Gökhan, Oğuzhan ve Buket Kalkavan'ın babası Halis Kalkavan vefat etti.

Merhum Halis Kalkavan'ın cenazesi 30 Mart 2022 Çarşamba günü Edirnekapı Sakızağacı Şehitlik Camii'nde ikindi namazına müteakip kılınan cenaze namazının ardından Edirnekapı Sakızağacı Şehitlik Aile Kabristanlığı'nda defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Halis Kalkavan'a Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına sabır ve başsağlığı dileriz.

EKO İKLİM ZİRVESİ ÖNEMLİ KONUKLARA EV SAHİPLİĞİ YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 30 Mart Çarşamba günü başlayan EKO İKLİM Ekonomi ve İklim Değişikliği Zirvesi ve Fuarı açılış törenine katıldı.



İklim değişikliği ile mücadele ve iklim değişikliğinin ekonomiye etkisini en aza indirmek amacıyla düzenlenen ve "iklim değişikliği" ile "yeşil dönüşüm" konularında global stratejiler, üretim, ticaret, sanayi, tarım, finansman, denizcilik, eğitim, teknoloji, yerel yönetimler ve daha birçok alanın ele alınacağı "EKO İKLİM Ekonomi ve İklim Değişikliği Zirvesi/ Fuarı" 30-31 Mart tarihlerinde ATO Congressium'da gerçekleştirildi. TOBB Başkan Yardımcısı ve DTO Başkanı Tamer

Kıran, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Türkiye Belediyeler Birliği ve Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanı Fatma Şahin, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, büyükelçiler, eski devlet başkanları ve çok sayıda davetlinin katıldığı açılışın ardından zirve ve fuar etkinlikleri kapsamında İklim Meydanı'nda düzenlenen, "İklim Krizinin Denizciliğe Etkileri" oturumuna konuk oldu. Tamer Kıran yaptığı konuşmada, denizcilik sektörünün, dünyada yılda 940 milyon ton karbondioksit salınımıyla küresel sera gazlarının %2,5'lik kısmından sorumlu olduğunu, deniz taşımacılığının, taşınan kargo tonajı başına karbondioksit emisyonu oranında diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla en çevreci taşımacılık modeli olduğunu kaydetti. Denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyon ve kirleticilerin, belirlenen hedefler doğrultusunda daha fazla azaltılması için



çalışmalar küresel olarak sürdürüldüğünü belirten Tamer Kıran, bu çalışmalar kapsamında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliğinin uluslararası denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren önemli kararlar aldığını vurguladı. Söz konusu kararlar hakkında bilgi veren Tamer Kıran, önümüzdeki dönemde Türk deniz ticaret filosunu, gemi inşa sanayini, limanları önemli ölçüde etkileyecek düzenlemelere hazırlıklı olmanın önemine dikkat çekti.



ClassNK is a major supporter of the Digital Era

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

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

ClassNK
www.classnk.com

FİKİR VE PROJE YARIŞMASININ İLK KAZANANLARI GELDİKLERİ NOKTAYI ANLATTILAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından “Denizci Millet, Denizci Ülke” isimli birincisi geçen yıl yapılan fikir ve proje yarışmasında dereceye giren Fatih Yıldızhan, Cemal Turan ve Mehmet Ozan Şerifoğlu Deniz Ticareti Dergisi'ne projeleri hakkında değerlendirme yaptılar.



2020 yılında 1'incisi düzenlenen ve 53 projenin başvurduğu Denizci Ülke Denizci Millet Fikir ve Proje Yarışması'nda ödüller sahibini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun da katıldığı DTO Temmuz ayı Meclis Toplantısı'nda bulmuştu. Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenen törende Mehmet Ozan Şerifoğlu “Farklı Çalışma Modlarına Sahip Pentamaran Gövdeli ve Modüler Acil Durum Müdahale Aracının Geliştirilmesi” konulu ADMA projesiyle üçüncü, “Denizcilik Sektörü İçin Balık Mukusu Katkılı Yüksek Anti Fouling Özellikli Deniz Dostu Boya” konulu projesiyle Cemal Turan ikinci, Fatih Yıldızhan ise Blue Way adlı projesiyle “Turizm Sektörünün Mavi Yolculuk Pazarını Hedefleyen, B2B Odaklı, Gerçek Zamanlı Bilgi Ve Raporlama Çözümleri Sunan Yeni Nesil Dijital Bir Platform” konulu projesiyle birinci seçilmişti.

Dereceye giren yarışmacılara, yarışmadan sonra yaptıklarını ve şu anda geldikleri noktayı sorduk. İşte yanıtları:

FATİH YILDIZHAN: “SEKTÖRDEKİ HERKESİN TEKNOLOJİDEN FAYDALANMASINI SAĞLAMAK İSTİYORUZ”

Projem Blueway, Mavi Yolculuk yapan ticari yatları, Deniz Ticaret Odası ve

TÜRSAB'a üye seyahat acentelerini ortak bir platformda toplayan yeni nesil dijital bir platform. Blueway'in Mavi Yolculuğa özel olarak tasarlanmış dijital çözümleri Türkiye'de ilk ve tektir. Bu sebeple sektördeki profesyonellere var olan çözümlere kıyasla sunulan sayısız avantajın anlatılmasında İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın düzenlediği “Denizci Millet Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması” çok büyük katkı sağladı. Birçok ticari yat ve acente kısa sürede Blueway'i kullanmaya başladı. Özellikle İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Bodrum Denizciler Derneği'nin destekleriyle Bodrum'dan birçok yeni üye aramıza katıldı.

Mavi Yolculuk 50 yılı aşkın süredir devam etmekte ve geniş kitleler tarafından bilinmekte. Pandemi gibi felaketler umarız bir daha hiç yaşanmaz. Ancak, pandeminin bize öğrettiklerinden birisi de dijital çağın önemi olmuştur. Mavi Yolculuk sektöründe hizmet verenlerin korunması, gelecek nesillere aktarılması, daha geniş kitlelere duyurulması ve uluslararası rakiplerle rekabet edebilmesi gerekmektedir. Bunun için de teknolojiye verdiği önemi artırması gerekiyor. Tam da bu noktada, Blueway olarak geliştirdiğimiz dijital çözümlerin

önemli bir kısmını ücretsiz olarak sunmaktayız. Böylece, bu sektördeki herkesin teknolojiye faydalanmasını sağlamayı hedeflemekteyiz. Bugün hala kullanılmakta olan ajanda, excel, email, whatsapp grupları gibi çözümler, Mavi Yolculuk sektörünün büyümesini yavaşlatan ve uluslararası rekabette bizi zorlayan unsurlardır.

Teknolojiye ne kadar hızlı uyum sağlarsak, dijital dönüşümü ne kadar hızlı tamamlarsak, pandemi gibi felaketlerde bile birlikte hareket edebilir ve sektörü daha hızlı ayağa kaldırabiliriz. Yarışmadan sonra bu alanda önemli birçok kişiyle görüştük. Yarışmada derece almamız sebebiyle bu sorumluluğu en iyi şekilde taşımak için çalışmalarımızı hızlandırdık. Sunduğumuz çözümleri iyileştirmek için onlarca ticari yat sahibi, seyahat acentesi, oda ve dernek ile görüştük. Bu görüşmeler, herkesin desteği ve ekip olarak yoğun bir şekilde çalışmamız sonucunda sektöre her gün fayda sağlayan yeni nesil dijital bir ürün konumuna geldik. Yeni hedeflerimiz doğrultusunda da çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

İMEAK Deniz Ticaret Odası denizcilik sektörü özelinde çözüm üretenlerin

teknikler kullanılarak ekibimiz tarafından incelenmeye başlandı. Akademinin içerisinden gelen bir ekip olmamızın getirdiği avantajları da kullanarak gövde formumuzun kapsamlı bir analizini yaptık ve sonuçlarımızı da uluslararası önemli bir akademik dergide yayınladık. Aracımızda kullanılan elektronik ve yazılım tabanlı sistemlerin de uygulanabilirliği ile ilgili çalışmaları paralel bir şekilde sürdürdük. Yarışma sonunda kurduğumuz bağlantılar aracılığıyla projemizle ilgilenen kişi ve kurumlar ile de gelişmeler ve yapılabilecekler konularında bağlantılarımızı halen sürdürmekteyiz.

Projemizin çıkış noktası, Doğu Akdeniz rotası üzerinde gerçekleşen göç hareketinde, deniz yolunda meydana gelen can kayıplarını önleme amaçlı müdahalelerin geliştirilmesiydi. Bu gibi kazalara yönelik olarak hem işlevsel ve hızlı müdahale kabiliyetine sahip, hem de özgün nitelikler barındıran bir araç geliştirilmesinin mümkün olup olmadığını ve bunun yanı sıra, geliştirilecek çözümün küresel çapta bir etkiye sahip olup olmayacağını sorguladık.

Sonuç olarak doğal afetler, insan ve çevre kaynaklı kazalar gibi insan hayatının tehlikede olabileceği ya da önemli çevresel etkilerin oluşabileceği durumlarda, tehlike bölgesine en kısa sürede ulaşarak, kazazedeleri saptama, kurtarma ve tehlike arz eden olaylara ilk müdahaleyi gerçekleştirmek suretiyle kontrol altına alma çalışmalarını gerçekleştirebilecek, zorlu deniz şartlarında otonom veya mürettebatlı görev yapabilecek, pentamaran gövde formuna sahip hızlı ve modüler bir acil durum müdahale aracı tasarladık. Tasarıma karakteristik özelliğini veren gövde formu, yüksek maksimum hız ve stabilite karakteristiği nedeniyle kullanıldı. Özellikle deniz şartlarının seyrek elverişsiz olduğu durumlarda kurtarma çalışmalarının daha kolay yapılabilmesini sağlamak ve otonom çalışma durumunda araç hareketlerindeki belirsizliği azaltmak konularında yüksek stabilite önemli bir yer tutuyor. Otonom görev modları, mürettebatın can güvenliğini tehlikeye sokabilecek durumlarda aracın

kullanılabilmesini sağlamak amacı ile eklendi. Bunun yanında modüler tasarım ile aracın yolcu salonu ve üst güvertesinde farklı amaçlar ile kullanılacak alanlar belirledik. Yolcu salonu, operasyon sürelerinin kısa olması öngörülerek konfordan çok işlevsel bir şekilde tasarlandı. Bu alan, ihtiyaç durumuna göre 20 yolcu için oturma alanı, ambar, dalış ekipmanları veya 5 metreye kadar acil müdahale botu barındırma seçenekleriyle farklı görevlerde hizmet verebilecek hale getirildi.

Aracın üst güvertesi de ihtiyaç durumunda ek bir kurtarma alanı, depolama alanı, vinç alanı ya da insansız hava araçları için bir pist görevi görebilmekte. Bunlar göz önüne alındığında istenirse bir acil durum müdahale aracı olarak, ya da duruma göre ikmal, devriye, dalış destek ve bilimsel araştırma çalışmalarında rol üstlenebilecek kapsamlı bir araç tasarımı ortaya çıktı.

Yarışma için farklı disiplinlerde çalışan kişiler olarak bir araya gelerek, bir ekip kurmuş olduk. Bu da bize yarışma sonrasında yeni projelerde de beraber çalışabilecek bir iletişim ağı sağladı. Şu anda da proje ekibimiz çeşitli alt gruplar halinde başka çalışmalarda beraber çalışıyorlar. Bu gibi yarışmalar yeni fikirlerin ortaya çıkarılmasında ya da var olan çalışmaların desteklenmesinde oldukça önemli. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bu yarışmayı iyi bir şekilde kurguladığını ve yönettiğini düşünüyorum. Yarışma sonrasında da Deniz Ticaret Odası içinden ve dışından proje ile ilgilenen birçok paydaş ile iletişim kurma konusunda yardım sağladılar. Aynı zamanda düzenli olarak kendileriyle haberleşerek projedeki potansiyel gelişmeler ile ilgili de bilgi alışverişinde bulunmaktayız. Bu unsurların da projelerin hayata gelmesinde önemli olduğunu düşünüyorum. Biz de ekip olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen Denizci Millet Denizci Ülke Fikir ve Proje yarışmasının ilkine katılma fırsatı yakaladığımız ve dereceye girme başarısı gösterdiğimiz için mutluyuz ve yarışmaların devamının gelmesini temenni ediyoruz.

İMEAK DTO 2'NCİ DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE FİKİR VE PROJE YARIŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası 2'nci Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışmasına katılmak için başvurular 31 Mart 2022 tarihinde sona erdi.

Yarışmasına katılmak için başvurular 31 Mart 2022 tarihinde sona erdi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran; "Teknolojinin akıl almaz bir hızla geliştiği, neredeyse her sabah yeni bir buluşla güne başladığımız bir dönemden geçiyoruz. Bu dönemde teknolojiyi tasarlayan, geliştiren, üreten ve ihraç eden ülke olmak büyük önem taşıyor.

Denizcilik de bu hızlı değişimden nasibini alıyor ve tam anlamıyla yeni bir teknoloji devriminin başlangıcını yaşıyor. Uzaktan kumandalı, insansız gemileri konuştuğumuz bir ortamda mühendislerimiz tarafından üretilen pek çok ilkleri ve yenilikleri görmek göğsümüzü kabartıyor" dedi. Tamer Kıran yarışma ile ilgili şunları söyledi: "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak, bu dönemde, milletimizin akla, bilgiye, üstün yeteneklere dayalı dinamizm ve girişimciliği ile denizcilik sektörümüzün paydaşlarının tecrübe ve yaratıcılıklarıyla ortaya koyabilecekleri fikirlerin Türk Denizciliğine yeni ufuklar açacağına inanıyoruz.

Bu nedenle ikincisini düzenlediğimiz "Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması" ile ülkemizin her bireyinin denizcilik alanındaki özgün ve yaratıcı fikir ve projelerinin ortaya çıkarılıp, yatırımcıyla buluşturulmasını ve sektörümüzde kullanılabilir hale getirilmesini amaçlıyoruz. 2. Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması'nın, ülkemize, milletimize, denizcilik sektörümüze hayırlı olması temennisiyle, bilgi birikimlerini fikir ve projelere dönüştürerek yarışmamıza katılım gösteren herkese şimdiden teşekkürlerimi sunuyorum".

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 2006

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



DENİZCİLİK YAKIT HİZMETLERİ

Yakıt satın alırken, geminin aldığı miktarın satın aldığınız miktar olduğunu ve ne kirlenmiş ne de geminin yakıt sistemini, motorunu veya çevresel performansını olumsuz etkileyebilecek kalitede olmadığını bilmeniz gerekir.

- Bunker miktar yükleme ölçümü
- Rutin bunker kalite analizi ISO 8217
- Uzman bunker analizi
- Atık bertaraf izleme



YAĞ DURUMU İZLEME

SGS, sizi deniz gemilerinizin her birinin motorunda bulunan su ve soğutma sıvısının performansı, aşınması, katkı maddesi içeriği ve varlığı hakkında bilgilendirecek hem rutin hem de uzman olmak üzere çeşitli yağlayıcı test hizmetleri sunmaktadır.

- Deniz yağı rutin testi
- Uzman denizcilik yağı testi



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

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

ALIAĞA'DA 'TRANSİT YAKIT İKMALİ' BAŞLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, transit gemilere yakıt ikmal projesinin onaylandığını açıkladı. Şimşek, projenin Türkiye'ye ve Aliğa'ya büyük döviz girdisi sağlayacağını ifade etti.



İMEAK DTO Aliğa Şubesi Mart Ayı Olağan Meclis Toplantısı'nı gerçekleştirdi. Meclis Başkan Yardımcısı Tarkan Avcı başkanlığında yapılan toplantı, Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla video konferans sistemiyle gerçekleştirildi. Toplantının gündeminde transit yakıt ikmal ve ocak ayı Aliğa limanları ve

Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri vardı.

Toplantıda konuşan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 16 Şubat 2022 tarihinde Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nden gelen resmi yazıyla transit gemilere yakıt, kumanya ve personel değişim hizmeti için onay alındığının müjdesini verdi. Adem Şimşek, "İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğünde uzun süredir üzerinde çalıştığımız bir konuydu. Aliğa Limanı'na uğrak yapmadan transit yakıt ikmal hizmetine açabilmek için Aliğa Gümrük Müdürlüğü'ne oradan da Bölge Gümrük Müdürlüğü'ne dilekçemizi yazmıştık. Girişimler sonuca ulaştı ve Aliğa'da ilk transit yakıt ikmal işlemi gerçekleşti" dedi.

Herhangi bir suiistimal yaşanmaması amacıyla yakıt ikmalinin Aliğa Liman Başkanlığı'nın belirlediği demirleme sahasında yapılacağını söyleyen Başkan Adem Şimşek, "Belirlenen hudutlar dahilinde işlemler yapılacak, günde bir teslimat yapılabilecek ve gün içerisinde tamamlanacak.

Barçlar sadece taşıma yapacak, yükleme ve boşaltma işlemlerinin her ikisinde de miktar tespiti sörvey tarafından yapılacak. Ülkemize ve Aliğa'mıza ekonomik anlamda büyük döviz girdisi sağlayacak ve cari açığımızın kapanmasına yardımcı olacak bu güzel projeyi hayata geçirmemizde bizlere destek olan herkese minnettarım" diye konuştu.

(DTO Aliğa Şubesi)

GÖCEK KOYLARI İÇİN TEK SES OLDULAR

Muğla'nın Fethiye ilçesi Göcek Mahallesi'ndeki 4 koya yapılması planlanan mapa, tonoz ve şamandıralama sistemi ve bunların işletilmesi ile ilgili yapılacak ihalenin iptal edilmesi için Fethiye Meslek Kuruluşları Güç Birliği Platformu, ortak bir basın açıklaması yaparak ihalenin durdurulmasını istedi.



Sözcü Gazetesi'nden Mustafa Sariipek'in haberine göre; İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi'nde düzenlenen değerlendirme toplantısının ardından 19 meslek ve sivil toplum kuruluşu adına açıklama yapan Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası (FTSO) Başkanı Osman Çıralı, ihalede kamu yararı bulunmadığını ifade etti. Yapılan ortak açıklamada; bakanlıktan ihalenin iptal edilmesi talep edildi. Çıralı açıklamasında şu ifadeleri kullandı: "Söz

konusu ihale, Fethiye sınırları Göcek Mahallesi'nde yer alan Boynuzbükü, Osmanağa, Günlük ve İnceburun koylarında yapılacak olan mapa, tonoz ve şamandıralama ve bunların işletilmesi konusundadır. Teknelerin demir atarak dip yapısına zarar vermemesi amacıyla başlatılan çalışmaların devamı niteliğinde olup, bugüne kadar ücret alınmadan denizcilerin kullanımına sunulan tonoz ve mapaların sayılarının artırılması amaçlanmaktadır. En başından beri 'sürdürülebilir turizm' sloganı ile çevre duyarlılığı öne çıkarılarak yapılan her çalışmayı destekliyoruz, ancak yapılacak bu ihale ve sonrasındaki işletme süreci kamu yararı taşımadığı için deniz turizmi kullanıcılarına ek maddi bir yük getireceği açıktır".

İhalenin iptal edilmesi gerektiğini belirten Çıralı, "Kamu yararı gözetilmek gerekirse, Fethiye Meslek Kuruluşları Güç Birliği Platformu'nun da desteği ile kamu kurumları eliyle yapılmasının, işletme sürecinde ise kullanıcılardan herhangi bir ücret alınmamasının uygun olacağı tarafımızca değerlendirilmektedir. Fethiye Meslek Kuruluşları Güç Birliği Platformu paydaşları olarak bu talebimizin değerlendirilmesini, söz konusu ihalenin iptal edilmesini, yapılacak olan çalışmaların kamu ve yerel paydaşlar işbirliği ile yapılarak, kamu yararı çerçevesinde koyların ücretsiz olarak halkımıza kullanılmasının devamını talep ederiz." dedi.

(DTO Fethiye Şubesi)



TEŞEKKÜR MESAJI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız, gemi sahiplerini ve miras ya da satış yoluyla gemileri üzerlerine devralanları ciddi manada zorlayan TUGS harçlarına ilişkin olarak, gemi hissesinin miras yoluyla intikallerinde harç alınmaması ve hisse satışlarında devredilen hisse oranına göre harcın belirlenmesi yönünde değişiklikler yapmıştır.

Katkılarından dolayı Deniz Ticaret Odamıza ve taleplerimizi makul karşılayıp hızlı bir şekilde ilgili düzenlemelere aksettiren;

Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sn. Adil KARAIŞMAİLOĞLU'na,
Bakan yardımcımız Sn. Selim DURSUN'a,
Denizcilik Genel Müdürümüz Sn. Ünal BAYLAN'a
Bakanlığın ilgili bürokratlarına,

Sektör adına, teşekkürlerimizi ve saygılarımızı arz eder, kendilerine başarılar dileriz.

VEDAT DOĞUSEL TURMEPA'DA GÜVEN TAZELEDİ

Kocaeli'nin en etkin çevre derneklerinden TURMEPA Kocaeli Şubesi'nin genel kurulu tamamlandı. Kurucu Başkan Vedat Doğusel tek aday olarak güven tazelerken, pandemi döneminde kıymeti daha iyi anlaşılan denizlerimizi temiz tutmak için gönüllü çalışmaları daha da genişleteceklerini kaydetti.



Ülkemizin denizleri ve su kaynaklarını korumak amacıyla 1994 yılında Rahmi Koç'un kurucu başkanlığında, İMEAK Deniz Ticaret Odası ile birlikte kurulan DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Kocaeli Şubesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel



kurucu başkanlığında 2018 yılında açıldı. Özellikle Mavi Nefes Eğitim Otobüsü Projesi ile öğrencilere denizin önemi ve koruması hakkında önemli bilgilerin aktarılmasını sağlayan dernek, birçok çevreci çalışmada da başı çekmişti. TURMEPA Kocaeli Şubesi'nin bir süredir pandemi nedeniyle ertelenen kongresi önceki gün İMEAK DTO Kocaeli

Şubesi'nin çok amaçlı hizmet binasında gerçekleşti.

Körfez Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Recep Öztürk, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Koordinatörü Abdullah Köktürk, Kocaeli Üniversitesi Çevre Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Aykan Karademir, Kocaeli Kırım Tatarları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zümran Aracı, Doğu Marmara Gümrük Müşavirleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Sadi Vatan ve Kocaeli Tüm Sanayici ve İş İnsanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül ile çok sayıda üyenin katıldığı genel kurulda yönetim ve denetim kurulu seçimleri yapıldı. Tek adaylı genel kurulda Kurucu Başkan Vedat Doğusel, güven tazeledi.

Başkan Doğusel, salgın döneminde denizlerin kıymetinin bir kez daha anlaşıldığına vurgu yaparak, "Denizlerimizin ve kıyılarımızın kirliliğini önlemek ve bu hayati derecede önem taşıyan gönüllülük hareketinin daha geniş kitlelere yayılmasını sağlamak için



tüm faaliyet ve projelerimiz ilimizde ve ülkemizin her yerinde büyük bir kararlılıkla devam edecektir. Denizlerimizi korumak doğru bilinçlenmekle olur. Denize atılan her şeyin kendiliğinden kaybolacağını düşünmek, denizlerin kendi kendini temizlemesini beklemek doğru bir yaklaşım olmadığı gibi, insan olarak bizlere de görevler düştüğünü unutmamalıyız" dedi.

Toplantıda TURMEPA Mali İşler ve Ticari İşler Yöneticisi Emrullah Öztürk'ün, dernek ve faaliyetler hakkında sunumu da beğeniyle dinlendi. Yönetim ve Denetim raporları da okunarak, onaylandı. Körfez Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Recep Öztürk, Kocaeli Kırım Tatarları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zümran Aracı, Doğu Marmara Gümrük Müşavirleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Sadi Vatan ve Kocaeli Tüm Sanayici ve İş İnsanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül de genel kurula kısa birer konuşmayla hitap ettikten sonra Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu seçimleri yapıldı. Divan Başkanlığı'nı Dr. Kürşat Bal'ın yaptığı kongrede Kurucu Başkan Vedat Doğusel, tek aday olarak güven tazeledi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



ORHAN DİNÇ, TAMER KIRAN'IN BODRUM ZİYARETİ İÇİN TEŞEKKÜR ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın Bodrum üyeleri ile bir araya gelerek toplantı yapmasını değerlendirdi.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın Bodrum ziyaretinin çok verimli geçtiğini vurgulayan DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, şunları ifade etti: "İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, yönetim kurulu üyeleri ve şube başkanları 24 Mart Perşembe günü, İMEAK DTO Bodrum Şubemizi ziyaret ederek üyelerimizle bir araya geldi. Ev sahipliğimizde gerçekleşen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası

Yönetim Kurulu Üyeleri, Aliğa, Antalya, İskenderun, İzmir ve Kocaeli Şubelerimizin Yönetim Kurulu Başkanları, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu, meclis üyeleri ve üyelerimiz katılım sağladı. Toplantıda Yat İşletmeciliği, Günübirlik Gezi Tekneleri, Kıyı Gemi Acenteleri, Su üstü ve Sualtı Dalış firmaları, Yat İmalat Çekrek firmalarımız yanı sıra Bodrum Yarımadası Kooperatif Başkanları ve yönetimleri de katılım sağladı. Sezon öncesi sektörün sorunlarının istişare edildiği toplantıda; deniz turizmi sektörü KDV Oranlarına, P&I sigortasına, deniz araçlarının kullandığı ÖTV'siz mazotun eski cazibesine sahip olmadığı ve daha cazip hale getirilmesi için devletimizden talep edilebilecekler, çekrek yerlerinin işletme izinleri, çıkan yönetmelik ve

kanunlara değinildi. Üyelerimizin sorunlarını tek tek dinleyen Başkan Kıran; notlarını alarak, bakanlıklarla iletişime geçeceğini belirtti. Sezon öncesi sektörlerin sorunlarının ve çözüm önerilerinin değerlendirildiği toplantıdan üyelerimiz memnun oldu. Üyelerimizin sorunları ile Odamız misyonu ve vizyonu çerçevesinde yakından ilgilenen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a bu organizasyon için teşekkürlerimizi borç biliriz. İlerleyen süreçte daha çok bir arada olacağımız mavi günlere yelken açmak dileğiyle pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun."

(DTO Bodrum Şubesi)

İZMİR-SELANİK 'SMYRNA' GEMİSİ İLE YAKINLAŞACAK

İzmir ile Selanik arasında planlanan Ropax (araç ve yolcu taşıyan gemi) seferleriyle karşılıklı ticaret, turizm ve çevre alanlarında kazanç hedefleniyor.



İzmir'de 2016 yılında düzenlenen 4'üncü Türkiye Yunanistan Yüksek Düzeyli İş Birliği Konseyi'nde alınan karar doğrultusunda, İzmir-Selanik arasında gemi seferleri yapılması konusundaki çalışmalarda sona yaklaşıldı. Buna göre ilk gemi seferi nisan veya mayıs ayında yapılacak, yaz aylarında ise haftalık sefer sayısı ikiden üçe çıkarılacak. Seferler yolcu, araç ve tır taşınabilecek şekilde, ilk etapta haftada iki sefer halinde gerçekleştirilecek. İzmir'deki en eski şehir yapılaşması olan "Smyrna" adlı gemi, iki

şehir arasını 12-16 saatlik yolculukla kat edecek. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, iki şehir arasında gemi seferi talebinin uzun yıllardır dillendirildiğini, bu konudaki çalışmaların Türkiye Yunanistan Yüksek Düzeyli İş Birliği Konseyi toplantısında iki ülke hükümet temsilcilerinin anlaşma sağlamasıyla yoğunlaştığını anlattı. Türkiye ve Yunanistan'ın aynı denizi paylaşan iki komşu olduklarını kaydeden Öztürk, gemi seferlerinin lojistik avantaj sağlamasının yanı sıra mübadele nedeniyle kültürel bağların sürdüğü iki tarafı daha da yaklaştıracığını söyledi. Seferleri bir Yunan şirketinin yapacağını anlatan Öztürk, kullanılacak "Smyrna" adlı geminin 800 yolcu, 58 tır, yaklaşık 300 araç kapasiteli olacağını ifade etti. Yunanistan firmasının İzmir'de şirketini açtığını, bilet satışı ve diğer tüm işleri yürüteceğini belirten Öztürk; "Tır, araç ve yolcu taşımalarında makul ücretlerin alınması doğru olacak.

Denizden gitme ile karadan gitme arasında fark yaratamazsanız bunun anlamı olmaz zaten" dedi.

Seferlerin iki ülkenin de turizmine olumlu yansıtacağını ve yolculara arabalarıyla rahat şekilde gidip gelebilecekleri bir ortam sunulacağını anlatan Öztürk, sözlerini şöyle tamamladı: "Bu hattın daha verimli çalışabilmesi için aynı zamanda ticari tarafı da var. Balkanlar'a ve Güney Avrupa'ya tır taşımalarında önemli bir araç haline dönüşüyor. Yolcu, araç ve tır taşınması konusunda optimum noktada bir fiyatlandırmayla İstanbul trafiğini, İpsala'daki beklemeleri, uzun kara yolu ulaşımını baypas etmiş olacak.

Ayrıca sosyal açıdan değerlendirdiğiniz zaman aynı denizi paylaşan iki ülke insanları birbiriyle daha sıcak ilişkiler kuracak".

(DTO İzmir Şubesi)

"Maveks Marine Çeminize ve yükünüze Değer Verir"



MAVEKS
Marine

www.maveksmarine.com
www.maveksmarine.de
www.maveks.com

FAALİYETLERİMİZ

- PSC, Bayrak Devleti/Klas Sörveyileri denetimlerine ön hazırlık ve denetime eşlik etme,
- Bunker ROB Surveys (Detailed Survey) /Bunker Quantity and Quality Surveys
- On/Off Hire Condition Surveys
- Vetting Surveys/Internal/External Audits
- Cargo Surveys
- Pre-Purchase Survey
- Pre Loading/Tally Survey (yükleme-tahliye) Tüm P&I Klüblerinden onaylı
- Hold Condition Survey/Draft Survey/Port Captain and Supercargo Services,
- Value Assessment Survey/P&I and H&M

HİZMET VERDİĞİMİZ LİMANLAR

- Tüm Türkiye Limanları
- Hamburg-Bremen-Rostock/Almanya
- Galler/İngiltere
- Ghent/Belçika
- ARA Bölgesi (Amsterdam, Rotterdam, Antwerp)
- Fransa
- Setubal/Algerias/Cadiz/İspanya
- Casablanca/Fas

MAVEKS MARINE SURVEY & CONSULTANCY CO. LTD.

Head Office İstanbul:

P: +90 216 493 23 01 • M: +90 505 269 71 58

Adres: Pera Residence Office Complex D-100 Bulvarı, No:20 Kat:6 D:30 34893 Pendik/İstanbul - Turkey

e-mail: survey@maveksmarine.com

Head Office Hamburg:

P: +49 4321 304 83 11 • M: +49 1525 653 48 54

Adres: Feldstr No: 46 Neumünster/24534 Deutschland

e-mail: ops@maveksmarine.de

İSKENDERUN'DA BÜYÜK İSKENDER BİYOAKTİF YAPAY RESİF PROJESİ

İskenderun Teknik Üniversitesi körfezdeki deniz canlılarını popülasyonunu korumak, aynı zamanda yerleştirilecek olan heykellerle de dalış turizmini bölgede canlandırmak için hazırlanan Büyük İskender Biyoaktif Yapay Resif Projesi'nin tanıtımı yapıldı.



İskenderun Körfezi'nde denizel biyolojik çeşitliliğin korunması ve geliştirilmesine katkıda bulunmak, balık popülasyonu ve habitatlarını arttırmak ve desteklemek amacıyla İskenderun Teknik Üniversitesi, Büyük İskender Biyoaktif Yapay Resif Projesi'nin tanıtımına İSTE Rektörü Prof. Dr. Tolga Depci, İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu ve akademisyenler katıldı.

İSTE Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cemal Turan,

fakülte yerleşkesinde resiflerin dökülmeye başladığını belirterek, "İSTE1 Araştırma Gemisi ile Körfez'de belirlenen, iki ayrı bölgede 30'ar tane olacak şekilde bu resifler yerleştirilecek. Bu projeye birlikte ayrıca, dalış turizmini arttırmak amacıyla Büyük İskender'in at üzerindeki bir heykeli ile ordusunun heykelleri yaptırılarak, deniz içerisinde konuşlandırılacak. İskenderun Körfezi'nde yapay resif projesinin yapılması ile bölgede balık popülasyonu ve habitatlarını arttırmak ve desteklemek amaçlanmıştır. Projeye Büyük İskender adının verilmesi İskenderun'un ismini aldığı Büyük İskender'den dolayıdır" dedi.

"ÖNCELİĞİMİZ EKOSİSTEM"

Proje ortaklarından İMEAK DTO İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu, oda olarak şehrin gelişimine katkı sunacak konularda yardımcı olmaya çalıştıklarını ifade ederek; "Bu projede iki ana konu var; biri ekosistem, balık popülasyonunun artması, diğeri de dalış turizmi. Tabii



önceliğimiz ekosistem. Biliyorsunuz balık popülasyonumuz Körfez'de devamlı azalıyor. 'Bunun nedenleri nedir, müsülaj problemi bize de gelir mi?' bunların araştırmasını en iyi yapabilecek olan yer üniversitemiz. Aktör onlar, biz dışarıdan katkıda bulunan odayız" diye konuştu.

Toplantıda son olarak, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cemal Turan yapay resiflerin amaçları ve kullanım biçimleri hakkında katılımcıları bilgilendirdi.

(*DTO İskenderun Şubesi*)

İRFAN ERDEM KARADENİZ EREĞLİ'DEKİ ÖNEMLİ İSİMLERİ ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem Karadeniz Ereğli Cumhuriyet Başsavcısı ile Vergi Dairesi Müdürü'nü ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem ilk



ziyaretini Karadeniz Ereğli Cumhuriyet Başsavcılığı'na yeni atanan Akın Çetin'e yaptı. Akın Çetin'i makamında ziyaret eden

İrfan Erdem kendisine yeni görevinde başarılar diledi. İMEAK DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem ikinci ziyaretini, Karadeniz Ereğli Vergi Dairesi Müdürü Cemal Delibaş'a yaptı.

Cemal Delibaş'a iadeyi ziyarette bulunan İrfan Erdem yaptığı ziyaretlerde İMEAK Deniz Ticaret Odası ve denizcilik faaliyetleri hakkında bilgilendirmelerde bulundu.

(*DTO K. Ereğli Şubesi*)

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

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

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



“DEĞİŞEN ŞARTLAR, TURİZMDE BEKLENTİYİ DE DEĞİŞTİRDİ”

Pandemi sonrası son yılların en iyi sezonunu geçirmeye hazırlanan turizmin başkenti Antalya’da Rusya’nın Ukrayna’yı işgaliyle birlikte başlayan endişeli bekleyiş sürüyor. Dünya çapındaki krizin Antalya turizmini de etkileyeceğini ifade eden İMEAK DTOA Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, mevcut durumun yeni sezonda Antalya’ya olası etkilerini değerlendirdi.



Geçtiğimiz ay düzenlenen EMITT Fuarı’nda yeni sezon için oldukça umutlu olduğu açıklamalarını hatırlatarak sözlerine başlayan Ahmet Çetin, “Ulusal ve uluslararası alanda yaşanan kapanmalar ve kısıtlamaları geride bırakan Antalya’ımızda, bu yaz, son yılların en iyi sezonunu geçireceğimizin beklentisi içindeydik. Hatta elimizdeki tüm veriler de onu gösteriyordu. Ancak bu ayın başında ülkemizin kuzeyinde yaşanan gerilim, maalesef bir savaşa dönüştü.

Bu beklenmedik gelişme sonrasında Rus ve Ukraynalı turistlerin en çok ziyaret ettiği şehrimizde haklı olarak endişeler arttı. Geçen sezon pandemiye rağmen yaklaşık 5 milyon Rus, 2 milyon civarında da Ukraynalı turist ağırladık.

Bu sezon bu iki ülkeden; özellikle Ukrayna’dan büyük kayıpların olacağını düşünürsek, turizmcilerimizin endişelerine hak vermemek mümkün değil” dedi. Sıkıntılarının sadece turizm sektörüyle de sınırlı kalmayacağını belirten Çetin,



“Yaşanan olumsuzluklar, başta turizm sektörü çalışanları olmak üzere pek çok alanı doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir. Mevcut durum sadece Antalya için değil, tüm ülkemiz için kaygı verici bir hal almaktadır” şeklinde konuştu.

Bu süreçte tek olumlu gelişmenin tüm Avrupa ülkelerinin hava sahasını Rus uçaklarına kapatması sonucunda Türkiye’nin tek destinasyon olarak kalması olduğunu söyleyen Ahmet Çetin, “Özellikle Avrupa’ya gidemeyecek Rus turistlerin tercihinin Antalya olması bizim için az da olsa olumlu bir haber olarak görülebilir. Bu durumu lehimize çevirebilirsek, bir nebze olsun nefes alabiliriz diye düşünüyorum. Ancak bunun da büyük umutlar beslediğimiz sezonun ne kadarını kurtaracağını tahmin etmek zor” dedi.

Cari açığın kapatılmasına en çok katkı yapan turizm sektör paydaşlarının bu

süreçte desteğe ihtiyacı olduğunu da altını çizen Ahmet Çetin, “Enerji ve vergi maliyetleri konusunda yapılacak bir düzenleme ve kredi desteği zor günler geçiren sektör temsilcilerimize önemli bir can suyu olacaktır diye düşünüyorum” ifadelerini kullandı.

Son olarak, kalıcı çözümün bir an önce barışın sağlanması olduğunu da sözlerine ekleyen Çetin, “Dışişleri Bakanımız Mevlüt Çavuşoğlu’nun girişimleriyle Antalya’daki Diplomasi Forumu’nda başlayan üst düzey görüşmelerin bir an önce olumlu yönde ilerlemesi hem bölgemize istikrar getirecek, hem de Antalya’mızın güzel bir turizm sezonu geçirmesini sağlayacaktır. Bu durum sektörümüzdeki paydaşlarımızın da bu sezonu en az hasarla atlatmasını sağlayacaktır” dedi.

(DTO Antalya Şubesi)



Time for Cooperation



Kontenjan
doluyor...

Save
the Date



Lütfi Kırdar
Congress Center
Maçka Terrace

Bu sene beşincisi düzenlenecek olan Bosphorus Ship Brokers' Dinner, 24 Haziran 2022 tarihinde Lütfi Kırdar Kongre Merkezi Maçka Terası'nda gerçekleştirilecektir. Bilet almak isteyenlerin info@gbd.org.tr adresine mail atmaları gerekmektedir.

Detaylı bilgi için web adresimizi ziyaret edebilirsiniz.
www.gbd.org.tr

You are cordially invited to 5th Shipbrokers' Dinner in Istanbul which will be held in Lutfi Kırdar Congress Center Maçka Terrace on 24th June 2022.

www.gbd.org.tr
for further information and visit our website.

HONORARY



SPONSOR

GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



BRONZE SPONSORS



DIGITAL MEDIA SPONSOR



RUSYA UKRAYNA SAVAŞI'NIN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Haber yayına hazırlanırken Rusya Ukrayna Savaşı'nın 35'inci gününe girilmişti (31 Mart 2022). Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, 24 Şubat 2022 tarihinde, Moskova saatiyle 06:00 civarında, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in, "Ukrayna'nın askerden ve Nazizm'den arındırılması" amacıyla başlattığı askerî operasyon olarak tarih sayfalarında yerini aldı. Bu süreçte tüm dünyanın etkilendiği gibi Türkiye de çıkan savaş nedeniyle sıkıntılı bir sürece girdi. Türkiye'nin izlediği diplomasi trafiği ve soğukkanlı tutumu sürece olumlu yansırken; birçok alanda özellikle denizcilik sektöründe sıkıntılar yaşanmıyor değil. Ukrayna limanlarında mahsur kalan gemilerimiz ve gemiadamlarımız var. Diğer taraftan sigorta sorunu, uygulanan ambargolarla ilgili yaşanan sorunlar, Rusya ve Ukrayna'dan gelen turistler düşünüldüğünde durumun deniz turizmine etkisi, Rusya ve Ukrayna ile iyi olan ihracat-ithalat rakamlarında yaşanacak sıkıntılar, buğday, doğalgaz gibi enerji kaynaklı doğacak sorunlar ve tabii bunların nasıl çözümleneceği dosyamızın içinde yer alıyor. Asıl önemlisi tabii ki orada yaşanan insanlık dramı... Çocuklar, kadınlar, insanlar ölüyor, yaralanıyor ve göç ediyor. En kısa sürede savaşın sona ermesini diliyor ve sizleri hem ekonomik, hem akademik, hem askeri, hem sektörel açıdan irdelediğimiz dosyamızla baş başa bırakıyoruz.



ÇİHAN ERGENÇ: BÖYLE GİDERSE DENİZ TİCARETİ ROTA DEĞİŞTİRECEK

Bizim için başlangıçtan itibaren en önemli konu genel itibarıyla Karadeniz'deki deniz ticaretinin etkilenmesi olmuştur ki, korktuğumuz da başımıza geldi diyebilirim. Başlangıçta hem Rusya ve hem de Ukrayna tarafında limanlarda gemilerimiz kalınca, öncelik; bu gemilerin limanlardan çıkartılması oldu. Bilindiği

üzere Rusya en önemli ve hatta Türk limanlarına gelen yüklere bakıldığında yıllardır ithalat konusunda ilk ülke olarak kayıtlarımızda geçmektedir. Ukrayna ile de son yıllarda deniz ticaretimiz önemli boyutta artmıştır. Bu savaşın başlangıcında deniz ticaretimizin bu konudan nasıl etkilenebileceği konusunda bir araştırma yapılmasını istedim. Yaptığımız UNCTAD raporunu dikkate alan araştırmamızda

Türkiye'nin yüzde olarak toplam buğday, mısır, arpa, kolza, ayçiçek yağı ve çekirdeği ithalatının %25'ini Rusya ve Ukrayna'dan yaptığını gördük. Ve bu yüzde ile Türkiye, Rusya ve Ukrayna'dan bu ürünlerin ithalatında dünyada birinci. Burada belki Rusya ile bu oranın neredeyse tamamının Rusya ile yapılıyor olmasını bir şans olarak değerlendirebiliriz. Yani bu agrifood'ların sadece %3'lük kısmını Ukrayna'dan temin



CİHAN ERGENÇ
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

ediyoruz. Rus limanları şu anda çalışıyor ve Rusya'da ekim işleri devam ediyor. Bu rapordan edindiğimiz diğer önemli bilgileri ise şu şekilde değerlendirebiliriz. Bu ürünler açısından Çin ihtiyacının %23'ünü ve çoğunluğunu Ukrayna'dan, Mısır ise %22,6'sını bu iki ülkeden temin etmektedir. Yine Hollanda ve İspanya ise tahıl konusunda Ukrayna'dan önemli bir boyutta ithalat yapmaktadır. Neden bu rakamları söylüyorum? Gemilerimiz özellikle Karadeniz'den elde edilen bu tahılların hem ülkemize ve hem de diğer ithalat yapan ülkelere sevkiyatında önemli bir rol üstlenmektedir. Buradaki düşüş gemilerimize de yansımaktadır.

Diğer ele aldığımız konu ise Ukrayna'da mahsur kalan gemilerimizdir. Başlangıçta hem Rusya, hem Ukrayna'da yaklaşık 40'a yakın gemimiz mahsur kaldı. Sonrasında hem bizlerin, hem sektörümüzün ve hem de devletimizin yoğun girişimleriyle Rusya limanları çözüldü. Azak ve Rostov'da kalan gemilerimiz konvoy halinde Rusya'nın güvenlik şemsiyesi altında buradan çıkarıldı. Ancak tüm yoğun girişimlerimize, bildiğimiz ve tahmin ettiğimiz şekilde devletimizin girişimleri de bu konuda sonuç vermedi. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu'na da bu misyon verilmesine rağmen sonuç çok etkili olmadı. Evet, savaşan taraflar kendi hükümlerinde kendilerine

yönelen tehdidi bertaraf etmek için her türlü tedbiri almakta serbestçe hareket edebilirler, ama üçüncü taraflara, yani gemilerimize yönelik bu esaretin haklı ve hukuka dayalı bir zemini bulunmamaktadır. Ukrayna tedbir amaçlı liman önlerini mayınlamış olabilir, ancak bu gemileri de buradan çıkarmak onun sorumluluğundadır. Çıkaramıyorum diyorsa, bunu izah etmelidir. Şu anda 22 gemimiz Ukrayna limanlarında esir olarak bekletilmektedir. Toplamda 67 uluslararası bayraklı gemi varken, bunun üçte birinin Türk sahipli gemi olması haklı sesimizin duyulması için haklı bir sebep olabilir mi? Bunu da sormak isterim. Bu kalış neredeyse 1,5 aylık bir süreye yaklaşmaktadır.

MAYIN TEHLİKESİ CİDDİ BOYUTTA

Bu mesele içinde şu da söz konusu... Gemiadamlarımız Odessa Başkonsolosluğu vesilesiyle transfer edildi. Ancak birçok gemimizde de farklı uluslardan, farklı milletlerden gemiadamı bulunmaktadır. Bu gemiadamlarımız özellikle su konusu öncelikli olmak üzere, kumanya konusunda da sıkıntı duymaya başlayacaktır. Bunların tedariki neredeyse imkansız haldedir. Evet, Odessa ve Chornomorsk'ta nispeten diğer limanlara göre durum daha iyi, ama bu insanlarımıza, çalışanlarımıza her ne kadar sahip çıkmaya çalışsak da bir yerde çaresiz kalabiliyoruz. Gemiadamlarını geçtiğimiz senelerde salgın döneminde kilit çalışan olarak ilan etmiştik, ama maalesef şu anda bunun gereklerini yerine getirmek için tüm uluslararası kuruluşlar çaresiz. Bilmemekle beraber sanırım tüm çabalar, girişimler karşılıksız kalmaktadır. Bunun dışında gemilerde çalışan Ukraynalı gemiadamları, gemiadamlarımız da bulunmaktadır. Çok doğal olarak belge sürelerinin sonuna kadar bu gemiadamları gemilerde kalmak istiyorlar ve hatta ülkelerine dönme konusunda çekinceleri bile oluşabilir. Ancak bazı insani girişim yapan firmalarımız da var. Ukrayna ofisinde çalışanların ailelerini buraya getirtip, onlara barınma ve beslenme imkanı sağlamaktadırlar.

Diğer ciddi bir konumuz ise mayın tehlikesi. Rusya'nın 18 Mart 2022'de yayınlamış olduğu bir NAVTEX mesajı ile Ukrayna'nın liman önlerine dökmüş olduğu demirli mayın sayısının 420 olduğunu ve bunlardan bazılarının fırtına ve rüzgar sebebiyle koptuğunu öğrendik.

Bunun sektörde yayılmasıyla beraber endişelerimiz katlanarak arttı. Şu anda armatörler olarak bu bölgede ticaret yapan gemilerimiz açısından oldukça endişeliyiz. Öncelikle Köstence ve Varna, Burgaz hattında yapılan hatlardaki taşımacılık faaliyetleri oldukça riskli hale geldi. Şu anda self protection dışında alabileceğimiz bir tedbir bulunmamaktadır. Ve şu ana kadar beş mayın tespit ve imha edildi. Bundan sonra da çıkmayacağı ve böyle bir mayının gemilerimize çaparız ve hasar vermeyeceğine hiç kimse garanti veremez. Bunların hepsi milyon dolarlık gemilerken, diğer taraftan da bu endişe, ilerleyen zamanda Rusya ve Köstence ile Varna, Burgaz'dan deniz ticaretini engelleyecek boyutlara kadar ulaşabilir. Buna yönelik güvenlik tedbirlerinin en kısa sürede alınması ve endişelerin ortadan kaldırılarak deniz ticaretinin kesintisiz hale getirilmesi elzemdir. Gemilerde çalışan gemiadamlarımız da çok doğal olarak mayın tehlikesi altında seyir yapmaktan huzursuzluk hissetmektedirler. Daha birçok sorunlarımız ve bu savaşın deniz taşımacılığımıza, deniz ticaretimize etkileri bulunmaktadır, ancak bunları burada ifade etmeye zamanımız yetmez.

Biz çok doğal olarak savaşın başlangıcından itibaren sorunları çözmek adına bu konuyu oldukça fazlasıyla sahiplendik. İki şekilde çalıştık. Oluşan ve de en önemlisi oluşabilecek tehlikeler ve gelişmeler konusunda whatsapp grubumuzdan sürekli bilgilendirme yaptık. Günlük gelişmeleri, gemilerimizin alması gereken tedbirleri günlük olarak yayınladık. Daha ilk günden Karadeniz'in kuzeyinde belirli bir enlemin üzerinde tehlike düzeyini kırmızıya çıkardık ve gemilerin 3'üncü derecede güvenlik tedbirlerini almalarını, mümkünse belirli limanlara gitmemelerini salık verdik. Limanda tehdit ve tehlikeleri yine self protection kapsamında nasıl yapacaklarını değişen tehdit durumlarına göre yayınladık. Örneğin Rus ordusunun yayılma yönüne göre; bazı Ukrayna limanlarındaki gemilerimizi çok önceden uyararak durumunda kaldık. Burada gemisi bulunan armatörler ile daha ilk günden sürekli irtibat halinde kaldık ve onların önerilerini dinledik, o yönde yol almaya gayret ettik. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlığı'na gemilerimiz hakkında gelişen

durum çerçevesinde elimizden geldiğince bilgilendirmede bulunduk. Verdiğimiz demeç ve bilgilerle sektörümüz ve kamuoyunda farkındalık yaratma gayreti içinde olduk.

Tabii petrol fiyatlarının artması navlunların daha da artmasına sebep olacak ve de olmaktadır. Bir taraftan savaşın özellikle Ukrayna'da yarattığı olumsuzluklar, Ukrayna'daki tahıl, ayçiçeği ekim ve hasadındaki sıkıntılar, Ukrayna limanlarının kapalı olması, war risk primlerinin artması, Karadeniz'deki güvenlik sorunları Covid sonrasında toparlanmaya çalışan tedarik zincirinin yeniden ve daha fazla bozulmasına sebep oldu. Örneğin Ukrayna'daki gübre hammaddesinde ortaya çıkacak sıkıntı, Ukraynalı çiftçilerin ekim yapamayacak olması dünyada besin darlığı konusunda önemli sorunları beraberinde getirecektir. Savaşın devam etmesi halinde Ekim ayından itibaren bu sorun daha da hissedilir bir hal alacaktır. Geçen gün konuştuğum bir arkadaşım yassı metal ve araba boyalarının hammaddelerinden bazılarının Ukrayna'dan temin ediliyor olması nedeniyle araba boyası konusunda sıkıntı yaşandığından bahsetti. Bu bile tedarik zincirinin küresel ekonomik sistem içindeki karmaşıklığının ne boyutlara geldiğini açık bir şekilde göstermektedir. Artık bu küresel sistem tüm dünyada birbiriyle o kadar iç içe geçmiş vaziyetteki, savaşların, jeopolitik gerginliklerin, ticaret savaşlarının, ülkeler arası küçük anlaşmazlıkların bile dünya tedarik sistemine yansımaları katlanarak çoğalmaktadır. O nedenle şimdi küreselleşme diye bir kavram ortaya çıkmaya başladı. Küreselleşme (küreselleşme ve yerleşme sözcüklerinin birleşimi), çağdaş toplumsal, siyasi ve ekonomik sistemlerde hem evrensel, hem de yerele giden eğilimlerin ortaya çıkmasıdır. Bizim de bu kavramdan almamız gereken çok ders var.

Buradaki diğer önemli konu, Ukrayna'dan alınamayacak hammadde ve gıdaların tedarik akış yönünde farklılıklar oluşturması olacaktır. Gemilerimiz özellikle bu aşamada daha fazla etkilenir hale gelecektir. Örneğin Ukrayna'dan tahıl tedarikinde olan ülkeler, bu ihtiyaçlarını başka ülkelere karşılamak için yollara gidecekler ya da biraz önce söylediğim gibi üretimde yerleşmeyi daha fazla teşvik eder hale geleceklerdir. İşte bu durumda deniz ticareti rota

değiştirecek, yerleşme adımları da o yükü taşıyan gemilere ihtiyacı daha da azaltabilecektir. Tabii bunlar şu anda birer varsayımdan ibarettir, ama gerçekleşme olasılığı da bulunmaktadır. Gelecek dönem için hep birlikte bekleyip göreceğiz. Ya da beklemeden, her zaman yaptığımız tersine proaktif davranıp stratejik hamlelerimizi şimdiden kurgulayacağız. Benim bu meseledeki en büyük çekincem Rusya'nın Odessa yönünde de ilerleyerek Ukrayna'nın deniz ile bağlantısını kesmesidir. Bu durumda bu bölgedeki ticaret tamamıyla kabuk değiştirecek ve koster tipi gemiler bundan ziyadesiyle etkilenecektir.

Suudi Arabistan'ın ardından dünyadaki ikinci büyük ham petrol ihracatçısı durumunda olan Rusya, aynı zamanda dünyanın en büyük doğal gaz üreticisi... Buradaki önemli konu ise, eğer fazlasıyla cesaret edilebilirse, Rusya'ya petrol konusunda yaptırımların uzun süreli uygulanması olacaktır. Böyle bir durumda bu kadar tonluk bir yakıtın piyasadan çekileceğini varsayarsak, bu durumda arz talep dengesinin nasıl bozulacağını düşünün. Bu sadece ABD ve İngiltere ile sınırlı kalırsa, bu durumda Rusya'nın ihracatının %3'ü bu durumdan etkilenecektir. Ancak bu yaptırımlara Avrupa'nın da tam anlamıyla katılması halinde bu oran %40'lara kadar ulaşabilecektir. Savaşın çıktığı hafta Brent petrol 133 dolara kadar tırmandı ve neredeyse 10 gün içinde yaklaşık %38'lik bir artış gösterdi. Aslında bu tepki savaşın etkisi altındaki bir tepki idi. Ancak bu petrolün daha fazla fiyatlara çıkamayacağı anlamına gelmiyor. Gelişecek şartlar belki de bize 200 dolarları bile gösterebilecektir. Bu ya çevreci yakıtlara olan yeni tip yakıt kullanım fazını hızlandıracak ya da askıya alacaktır. Bunu da birlikte göreceğiz.

RİSK ANALİZLERİ İYİ YAPILMALI VE TAKİP EDİLMELİDİR

Sigorta konusu da gemilerimiz açısından bir mayının yarattığı tehlike kadar önemlidir. Genelde harp ve grev sigortaları olmayan gemiler ve zamanında ek teminat almayan gemiler burada oldukça sıkıntı ile karşılaşmaktadırlar. Savaşın ani ve sektör tarafından beklenmedik bir şekilde başlamasıyla bu primler, ilave teminat değerleri aynı petroldeki artış gibi bir pik yapmıştır. Bu da, bu teminata

sahip olmayan armatörlerimizi oldukça tedirgin etmiştir. Bu konuda gerçekten çok fazla yapılabilecek bir şey olduğunu zannetmiyorum, ya bu maliyete katlanılıp bu riskler azaltılacak, ya da olduğu şekilde bırakılıp başa geleceklere katlanılacaktır. Ancak bundan sonrası için şunu söylemek isterim ki, jeopolitik kayganlıklar bundan sonra daha sık önümüze çıkmaya başlayacaktır. Çünkü dünyanın da sunabileceği kaynaklar sınırlıdır. Normalde dünya kaynaklarının ancak 2,5 milyar insana yetebileceği değerlendirilirken, şu anda dünya nüfusu 8 milyar civarındadır. Bu durumda demek ki kaynakların paylaşımında arz talep dengesizliği daha da ortaya çıkacak ve ülkeler elindeki her türlü gücü ile bunları kendi vatandaşlarına kullanıma çalışacaktır. Bu da şu anlama gelmektedir. Bundan sonra jeopolitik anlaşmazlıkla savaş ve benzeri hareketler ile daha fazla karşılaşacağız. Bunda da benim tavsiyem risk analizlerinin iyi yapılması ve takip edilmesi, bu teminatların bu çerçevede ele alınmasıdır.

PINAR KALKAVAN SESEL: KOSTER TAŞIMACILIĞININ GELECEĞİ AÇISINDAN KAYGI VERİCİ GELİŞMELER YAŞANIYOR

Rusya'nın Ukrayna'yı 24 Şubat'ta işgal etmesiyle başlayan süreç; dünyayı çok kısa zamanda diğer devletlerin de içerisine dahil olduğu küresel bir kriz havasına soktu. İnsani boyutunu öncelikli olarak ele aldığımız savaşın ilk anından itibaren can kaybı olmadan sona ermesi ve bölgenin bir an önce huzura kavuşması bizlerin başlıca temennisi oldu. Geride bıraktığımız zaman dilimi boyunca bölgeden gelen olumsuz haberler; savaşın beraberinde getirdiği insanlık dramını maalesef gözler önünde serdi. Bu olumsuzluklara rağmen, daha fazla can kaybı olmadan barışın ve huzurun tesis edildiği günlere kavuşmanın umidini ve beklentisini taşıyoruz. Ayrıca; gemi personellerimizin ve gemilerimizin bir an önce sağ salım bir şekilde bölgeden ayrılmasını diliyoruz. Savaşın insanlık için zor ve korkutucu olmasının yanı sıra yaşamın doğal sirkülasyonu içerisinde yer alan uluslararası ticaret ve ekonomiye de yansımaları tartışılıyor. Özellikle 2008 yılında yaşanan küresel krizin ve pandeminin etkileri yeni yeni atlatılmışken, savaşla birlikte başlayan gerileme süreci koster piyasalarına da etki etmiş durumda.



PINAR KALKAVAN SEŞEL
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Koster armatör ve işletmecileri açısından büyük bir değer olan Karadeniz'in böylesi bir krize sahne olması, çoğunluğunu kosterlerin oluşturduğu gemilerin Rusya ve Ukrayna limanlarında mahsur kalması, koster taşımacılığının geleceği açısından kaygı verici gelişmelerin başında yer alıyor. Diğer yandan, geçtiğimiz günlerde Rusya'nın himayesinde bulunan limanlardan gemilerin konvoy halinde tahliye edilmesini sektörümüz açısından bir nebze de olsa sevindirici bir gelişme olarak görebiliriz. Bununla birlikte; bölgede bulunan gemilerin sigorta sorununun çözümü konusunda idaremizin attığı adımlar da armatörlerimizin yükünün hafifletilmesi konusunda büyük bir önem arz ediyor.

Konuyu navlun piyasaları üzerinden ele alırsak; Karadeniz çıkışlarında koster piyasalarının düşük seyrettiğini ve bu durumun olumsuz bir bakış açısı oluşturduğunu görüyoruz. Bunun yanında ISTFIX verilerine baktığımızda; Doğu Akdeniz ve Kuzey Batı Avrupa çıkış ve dönüşlerinin iyi seyretmesi en azından piyasanın dengede tutulması açısından şu an için fayda sağlıyor. Sigorta firmalarının tekne makine harp poliçelerinde war P&I risklerini teminat dışı tutmaları ve ortaya konan yüksek primler, savaşa rağmen bölgeye sefer yapmak isteyen gemilere engel teşkil ediyor. Bu durum, navlunlara

etki etmenin yanı sıra koster armatör ve işletmecilerinin sigorta kaynaklı seferlerini yapamamalarına neden oluyor. Sorunun çözümü noktasında sigortacılarıyla görüşme halinde olan armatörler, idarenin bu konuda destek sağlama yönünde atacağı somut adımları da ümitle bekliyor. Bu gelişmeler ışığında; kesin bir kanaat dile getiremeyeceğimiz koster piyasalarının ve bölgede taşımacılık faaliyetlerini sürdüren koster gemilerinin geleceği hakkında savaşın gidişatının belirleyici olacağını söylemek daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Bilindiği üzere; Rusya ve Ukrayna arasındaki gerginlik, savaşın başlamasının çok daha öncesinde bölge denizciliğine tesir etmeye başlamıştı. Ukrayna limanlarında yükleme yapan gemilerin Kerç Boğazı girişinde Rusya tarafından uzun süreli beklemelere maruz bırakılmaları hali hazırda yaşanan sorunların habercisi olmuştu. Savaşın başlamasıyla had safhaya ulaşan ve nehir taşımacılığı haricinde bölgede deniz taşımacılığını durma noktasına getiren bu savaş; derneğimizin de öncelikli gündem maddesini oluşturdu.

İşgalin ilk anından itibaren öncelikli olarak Ukrayna ve Rusya limanlarında bulunan Türk sahipli ve Türk bayraklı gemilerin tespit edilmesi konusunda yaptığımız çalışmalar bu sürece dair ilk adımımız oldu. Ardından idaremizin ilgili kurumları ile söz konusu limanlarda bulunan gemilerin sahipleri arasında köprü vazifesi görme ve hızlı veri akışı sağlama adına bir denizci sivil toplum kuruluşu olarak üstümüze düşen görevi yerine getirmeye gayret gösterdik. Aynı zamanda KOSDER Akademi çatısı altında gerçekleştirdiğimiz söyleşilerle; savaşın sektörümüze etkilerini uzman konuklarımızın aracılığıyla denizcilerimize aktarmaya devam ediyoruz.

Son olarak; savaş nedeniyle bölgede bulunan ticaretin tüm aktörlerinin bir güven kaybı ve güvenlik endişesi yaşadığını ifade etmek gerekiyor. Küresel ekonomi ve ticaret açısından adeta bir sarmal olarak tabir edebileceğimiz bu durumun bir an önce çözülmesi hayati önem taşıyor. Bu çerçevede; iki ülke arasında arabuluculuk vazifesini üstlenen Türkiye'nin aldığı inisiyatif ve uyguladığı politikalar bölgenin huzura kavuşması açısından belirleyici olacaktır.



SEMİH DİNÇEL
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

SEMİH DİNÇEL: KRİPTO PARALAR HIZLI BİR ŞEKLİDE KABUL GÖRÜP PRESTİJ KAZANACAK

Önce bir durum tespiti yapalım: Şunu iyice görüyoruz ki, özellikle Atlantik yüklemeli Panamax tahıl tonajlarında artış var. Karadeniz'de Ukrayna ve Rusya çıkışlı tahıl yüklemeleri durunca bunu bekliyorduk. Keza Ukrayna ve Rusya çıkışlı demir çelik ticaretinin durma noktası yerli üreticilerimize hem talep artışı, hem de fiyatlarda artışı getirdi. Özellikle Ukrayna limanlarının çalışmaması yıllardır bu bölgede çalışmakta olan küçük ve orta tonaj armatörlerimizi karar verme noktasına taşımıştır. Bu nedir? Yeni rotalar ve limanlar, çalışma sahaları...

Naçizane yüksek navlun tekliflerinin cazibesine kapılıp, gemilerini riske atmamalarını tavsiye ediyorum. Hele hele Ukrayna limanlarına sefer yapmak gibi... Ne yapılabilir? Gemilerimizin kadrolarını, yeterliliğini yükselterek Kuzey Avrupa limanlarına açılmak, buradaki yük pastasından pay almak... Pandemi nedeniyle piyasalara verilen paranın artmış olması emtia fiyatlarında akılalmaz fiyat artışlarını getirdi, bunu sadece bölgemizdeki savaşla açıklayamayız ki; piyasadaki para ve talep FED'i peş peşe faiz artışlarıyla para arzının daralmasına itecektir. Batılı ülkelerde % 5 ile %7 bandına gerçekleşen enflasyon oranları yıldan yıla artış oranı olarak 3-4

katına ulaşmıştır. Son olarak anlaşılan şudur; bu savaşın ekonomiye katacağı kesin olan uygulaması KRİPTO PARALAR olacaktır ve dolaşımı hızlı bir şekilde kabul görüp prestij kazanacaktır. Düşünün Rusya'da geminiz var liman masrafını Kripto para ile saniyede ödüyor, parası bloke olmuş kiracınızdan navlunu aynı yolla tahsil ediyorsunuz. Nitekim uzmanların izlemelerinde Rusya'dan çıkışlı kripto paranın vergi istisnası olduğu Portekiz'e devredildiğini görülmüyor. Ülkemizde bu konuda hızlı kararlar alınmalıdır.

SELÇUK ESENYEL: UKRAYNA-RUSYA ANLAŞMAZLIĞI VE GEMİ KİRASİ; KİRALAMAK MI KİRALAMAMAK MI?

Rusya ile Ukrayna arasında şubat ayında başlayan ve halen devam eden silahlı çatışmaların ve buna bağlı olarak ortaya çıkan güvenlik sorunlarının denizyoluyla yapılan taşımalara etkisi gün geçtikçe artmaktadır. Çatışmaların özellikle Karadeniz havzasında sürdüğü dikkate alınırsa bu durumun Türk denizcileri üzerindeki yadsınamaz etkisi daha net biçimde anlaşılabilir. Bu doğrultuda mevcut durumun gemi kira sözleşmeleri üzerindeki etkisinin incelenmesi yerinde olacaktır. Zira malum olduğu üzere Rusya ile Ukrayna arasındaki gerginlik hiç ortada yokken akdedilmiş bir gemi kira sözleşmesinin akıbetinin mevcut durum karşısında ne olacağı sorusu çözümlenmesi gereken çok önemli bir sorun haline gelmiştir.

UKRAYNA-RUSYA ANLAŞMAZLIĞI ÇIKMADAN ÖNCE AKDEDİLMİŞ GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ DEĞİŞTİRİLEBİLİR (UYARLANABİLİR) Mİ?

Anlaşmazlığın esamisi okunmazken, akdedilen bir gemi kira sözleşmesinin varlığı halinde (hele ki sözleşmenin özellikle Karadeniz limanları arasında seyruşefer yapılmasını öngörmesi durumunda) bu sözleşme şartlarının değiştirilebilip değiştirilemeyeceği gemi kira sözleşmeleri açısından ilk soru olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada gemi kira sözleşmesinde öngörülen hükümlerin çok önemli olduğunun öncelikle belirtilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda ilk olarak gemi kira sözleşmesinde uygulanacak hukuk olarak hangi hukukun tespit edildiği önemlidir. Zira eğer gemi kira sözleşmesinde, uyuşmazlık durumunda Türk, Alman veya Fransız hukuku gibi



**AVUKAT SELÇUK ESENYEL
ESENYEL & PARTNERS HUKUK BÜROSU
KURUCU ORTAĞI**

Kıta Avrupa'sı hukukunun uygulanacağı kararlaştırılmış ise, sözleşmede özel bir düzenleme olmasa bile bu hukuklarda bulunan öngörülmezlik ilkesi gereği, sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması mümkün olmakla; karşı taraf bunu kabul etmez ise uyarılma için mahkemeye başvurmak bile imkan dahilinde söz konusu olmaktadır. Ancak sözleşmeye İngiliz hukukunun uygulanması kararlaştırılmış ise, bu durumda sözleşmede özel bir düzenleme ya da başkaca özel bir durum yok ise sözleşmenin değişen şartlara Kıta Avrupa'sı hukuk sistemlerindeki gibi kolayca uyarlanması mümkün olmamakla; bu hususta tarafların karşılıklı anlaşmaları gerekmektedir.

İngiliz hukuk uygulaması açısından belki not edilmesi gereken bir durum da gemi kira sözleşmelerinde özellikle güvenli liman/rıhtım (safe port/berth) klotunun sözleşmeye dahil edilip edilmemiş olması hususudur. Zira İngiliz hukuku her ne kadar uyarılma hususunda Türk hukuku kadar esnek değilse de; güvenli liman/rıhtım klotunun varlığı durumunda kiracının gemiyi güvenli liman/rıhtımlar arasında kullanması gerekmele; mevcut silahlı çatışma ortamının ise bu güvenli liman/rıhtım yükümlülüğünü yerine getirmeyi engellemesinden hareketle sözleşmenin uyarlanması mümkün olabilmektedir.

Bu doğrultuda ayrıca gemi kira sözleşmesinde öngörülmesi ise, mücbir sebep (Force majeure – FM -) klotu da dikkate alınmalıdır. Özellikle sözleşmeye uygulanacak hukukun İngiliz hukuku olarak belirlendiği hallerde; sözleşmenin mevcut duruma uyarlanması da mümkün değilse; bu halde FM klotu çok daha fazla önem kazanmaktadır. Zira klot, mücbir sebebin varlığı halinde sözleşmenin revize edilmesini (bir diğer ifadeyle değişen şartlara uyarlanmasını) öngörebilir. Bu sebeple gemi kira sözleşmeleri açısından uygulanacak hukuk kadar FM klotu da önemlidir.

Burada savaş ve savaş rizikosu klotunun gemi kira sözleşmesine eklenmiş olup olmadığı; eklenmişse bu klotun içeriği de sözleşmenin yeni şartlara uyarlanması hususunda önem kazanmaktadır. Gemi kira sözleşmesine savaş ve savaş rizikosu klotu eklenmiş ise, bu durumda bu klotun dikkatle incelenmesi gerekmektedir. Özellikle klot içeriğinde savaş rizikosunun ortaya çıkması halinde armatör ve kiracının ihbarları belirli süreler dahilinde yapması gerekmektedir; bu sürelere uyulması; klotda öngörülen hakların kullanılabilmesi açısından çok önemlidir. Savaş ve savaş rizikosu klotu, armatöre geminin seferini engelleme hakkı tanıyabileceği gibi başlangıç seferi yarıda bıraktırmaya imkanı da verebilir. Son olarak gemi kira sözleşmelerinde sigorta yükümlülüğünün kiracının üzerinde olduğu dikkate alınırsa, savaş rizikosuna dair ek sigorta yapılması şartının öngörülmesi hususunun da yine gemi kira sözleşmesinde değişiklik (uyarlama) olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmelidir.

UKRAYNA-RUSYA ANLAŞMAZLIĞI ÇIKMADAN ÖNCE AKDEDİLMİŞ GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ SONA ERDİRİLEBİLİR Mİ?

Gemi kira sözleşmesinin değiştirilmesi (uyarlanması) hususuna paralel biçimde gemi kira sözleşmesinin sona erdirilip erdirilemeyeceği de mevcut durumda hem armatör, hem de kiracılar açısından ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Uyarılma konusuna paralel biçimde sona erdirme hususunda da öncelikle seçilmiş olan hukuk önem kazanmakta; Kıta Avrupa'sı hukukundaki öngörülmezlik ilkesi mevcut birtakım şartların varlığı halinde sözleşme kendisi için çökilemeyecek hale gelmiş tarafa gerekirse sözleşmeyi sona

erdirebilme imkanı da tanımaktadır. Ancak İngiliz hukuku, bu hususta uyarlamaya kıyasla daha sert bir tavır takınmakta ve sona erdirmeye imkanını en son çare olarak ve kısıtlı birtakım şartlar kapsamında mümkün kabul etmektedir. Sözleşmeyi sona erdirmeye de FM ve savaş ile savaş rizikosu klotlarının içeriği, özellikle İngiliz hukukunun uygulanacağı gemi kira sözleşmelerinin sona erdirilmesi açısından hayati önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda FM klotu dikkatle incelenmelidir. Özellikle uygulamada kullanılan birtakım model FM klotları, mücbir sebebin belirli bir süre devam etmesi durumunda sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı vermekte; bu sebeple de mücbir sebebin ortaya çıkar çıkmaz ihbar edilmiş olması sona erdirmeye hakkının kullanılmasını açısından önem kazanmaktadır. Ayrıca birtakım model FM klotları mücbir sebebe eklenen bazı ek şartlar dolayısıyla sözleşmenin yerine getirilmesinin imkansız hale gelmesi durumunda da (mesela Karadeniz havzasında seyrüsefer yapmak için kiralanan bir gemi söz konusu ise mevcut durum bu kira sözleşmesinin ifasını engelleyecektir) sözleşmenin sona erdirilmesi imkanını tanımaktadır. Benzer durum savaş ve savaş rizikosu klotu için de geçerli olmakla; savaş ve savaş rizikosu klotu, sözleşmenin bu sebeple ifasının mümkün olmaması hallerinde armatöre de kiracıya da sözleşmeyi sona erdirmeye imkanını tanıyabilmektedir. Ancak burada klot dikkatle okunmalı; klotta öngörülen ihbarlar var ise bunların hak kaybına uğramamak adına süresinde yapılması gerekmektedir.

ANLAŞMAZLIK SONRASI GEMİ KIRASI: AKDETMEK Mİ AKDETMEMEK Mİ?

Burada belki de son olarak anlaşmazlık çıktıktan sonra akdedilmiş/akdedilecek olan gemi kira sözleşmeleri açısından da kısa bir değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. Bu doğrultuda ilk olarak, anlaşmazlık çıktıktan sonra akdedilen gemi kira sözleşmelerinde mevcut durumun sözleşme kapsamındaki FM klotu dahilinde mücbir sebep olarak kabul edilmesinin zor olacağını belirtmek gerekmektedir. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse, FM klotunun içeriğine göre değişmekle beraber, mevcut durumda herhangi bir değişiklik olmazsa, sözleşme yapılırken de mevcut

olan bu durumun mücbir sebep olarak kabulü ile ilgili tarafın da buna göre FM klotu kapsamında haklarını kullanması çok da mümkün gözükmemektedir. Anlaşmazlık sonrası akdedilecek olan gemi kira sözleşmelerine, özellikle Karadeniz havzasında seyrüsefer yapılmasını öngören sözleşmelere, mutlaka savaş rizikosu ek sigortasının yaptırılması şartı eklenmelidir. Bu ek sigorta mevcut durumda hem armatör, hem de kiracıyı korumak açısından elzemdir. Hatta bu kapsamda gerek görülürse, ek sigortanın belirli sigorta şirketlerinden alınması şeklinde daha da kısıtlayıcı bir hüküm bile öngörülebilir. Son olarak, anlaşmazlık sonrası akdedilecek gemi kira sözleşmelerinde FM klotuna başvurma imkanının kısıtlı olmasından hareketle, bu sözleşmelerdeki savaş ve savaş rizikosu klotunun çok daha önem kazandığı düşünülmektedir. Bu sebeple bu sözleşmelere konulacak olan savaş ve savaş rizikosu klotunun içeriği dikkatle tercih edilmeli; klotun taraflara sözleşmeyi değişen şartlara uyarlama ve sözleşmeyi sona erdirmeye imkanlarını tanıyıp tanımadığı; eğer bu imkanları tanıyorsa bunları kullanmak için gereken ihbarların yapılmasının süreye bağlanıp bağlanmadığı gibi konular azami bir dikkatle incelenmelidir.

UKRAYNA RUSYA SAVAŞININ TÜRK BUNKER SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Rusya Ukrayna savaşının denizcilik sektörüne etkisi ne olur sorusuna tereddütsüz verilecek cevap; çok önemli, hatta hayati etkisi olduğudur. İstanbul Boğazi'nden geçen gemilere hizmet veren sektörlerin tamamı (yakıt yağ su kumanya ikmalleri) bu durumdan son derece olumsuz etkilenmekte, hatta en fazla etkilenen sektörler içinde yer almakta olup tüm değerlendirme ve planları buna göre yapmak durumundayız. Ukrayna limanlarından senede 13.500 gemi yüklüyor, buna ilaveten Rus limanlarından yükleyen gemilerden oluşan ciddi bir trafik var. Buralardan yükleyen gemilerin önemli kısmı İstanbul'da başta yakıt olmak üzere çok sayıda hizmet alıyor. Ukrayna limanlarından gelen gemilerin bir anda durması, Rus limanlarından gelen gemilere ilişkin tereddütler neticesi en başta yakıt ikmalleri olmak üzere bu trafiğe hizmet veren tüm diğer ikmal ve hizmet unsurları ciddi şekilde etkilenmiş, özellikle yakıt talebi bir anda %



MUSTAFA MUHTAROĞLU
İMEAK DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT
İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ
KOMİTESİ BAŞKANI

50 düşüş göstermiştir. Etkiler sadece yakıt alım talebinin düşmesiyle kalmamış adeta bir kaos ortamı oluşmuştur. Birçok tedarikçi Rusya'dan gelen gemilere yakıt vermemekte, kimileri Rus bayraklı veya Rusya ile ilintili yapıların işletmesindeki gemilere ikmal sağlamamaktadır. Bunun yanında verilen sınırlı hizmetler peşin ödemeli yapılmaya başlanmış, ancak Rusya'dan para gelişlerinde yaşanan sıkıntılarla sektör tam anlamıyla bir sorun sarmalına girmiştir.

Durumun etkileri bunlarla da sınırlı kalmıyor, Rusya hem ülkemiz, hem de sektörümüz için çok önemli bir kaynak. Denizde satılan yakıtın büyük kısmı Karadeniz'den geliyor, ayrıca ülkemizde karada kullanılan yakıtların ciddi bir miktarı da başta Rusya olmak üzere Karadeniz'den temin ediliyor. Ülkemizin böyle bir kaynağı kaybetme lüksü yoktur. Bu zor süreçte en önemli tutacağımız ülkemizin izlediği çok doğru politikadır. Türkiye'nin tarafsız kalması ve herhangi bir ambargo uygulamasına dahil olmaması bizim bu fırtınayı en az zararla atlattığımızımıza imkan verecektir. Bu çerçevede hızla haksız uygulamaların ve belirsizliklerin ortadan kaldırılması elzemdir. An itibarıyla, Rusya'nın eyleme başladığı tarihten önce Rusya'dan ya da Karadeniz'den yüklemiş gemilerin yakıt paralarının gelişinde dahi sıkıntılar var. Karadeniz'den yükleyip mal getirmiş tedarikçilere banka transferi yapılmadığı

durumlar duyuyoruz, bu tamamen hukuksuz bir durumdur. Birçok firma bu nedenle zora girmiştir, girecektir. Yakıt ikmali için bir hafta yakıt bekleyen gemiler var, yakıt alamayan gemiler var, parası ödenmiş swifti çıkmış Amerikan Doları olduğu için bekleyen, bankalarda tutulan alıcıların hesaplarına kaydedilmeyen durumlar var. Hepsi tüm sektörü son derece olumsuz etkilemektedir. Etkiler ülkemizle ve yakın çevremizle sınırlı kalmıyor, Avrupa'da dizel endişesi var; Malta, Gibraltar gibi ikmal noktalarında; hatta dünyanın en büyük ikmal merkezlerinden olan Rotterdam'da marine dizel fiyatları normalin 200 dolar üstüne tırmandı. Almanya'da benzer sıkıntılar var. Biz nasıl Karadeniz'den besleniyorsak, onlar da yine bir Rus limanı olan St. Petersburg'dan besleniyor ve bu adı konmamış durum tüm ticareti tedariki etkiliyor hatta kilitliyor.

Bu çok basit gibi görünen olaylar birçok armatör, kiracı, yük sahibi, yükün alıcısı ve onlarla birlikte tedarikçileri haksız ve hukuksuz bir uygulamanın mağduru haline getirmektedir. Birçok insan bir ülkenin kendi kararları sanki tüm dünya için bir hükümmüş gibi bir süreçte haksızlıklar ve hukuksuzlarla karşılaşmaktadır. İşin tuhafı bugün tüm Avrupa, Rusya menşeli enerjiyle ısınır, gezerken, trajik-komik şekilde Rusya'dan gelen enerjiyle ofisinde çalışan bankacı sizin işiniz Rusya ile ilgili mi diye inceleme bahanesiyle emeğinize paranıza zeval vermektedir. Başta tedarikçiler olmak üzere birçok denizcilik firması tam bir hukuksuzluğa kurban olmakta, ciddi ticari zararlar yaşamaktadır. Bu sıcak ve yoğun gündemin içinde devletimiz inşallah ülkemizin, denizciliğimizin ve biz tedarikçilerin mağdur olmayacağı uygulamaları sağlayacaktır. Çok acilen bir netleşmeye, kimin ne yapacağını, neyin yasak, neyin serbest olduğunun adı konması gerekmektedir. Daha doğrusu tedarik zincirinin aksamayacağı bir düzen acilen oluşmalıdır.

SAFFET KALYONCU: SOÇİ BÖLGESİNDE İHRACATÇILARIN KULLANIMINA SUNULACAK BİR LİMAN İŞLERİ KOLAYLAŞTIRIR

2022 yılını covid-19 pandemisinin baskılandığı ve buna bağlı olarak da global piyasalara bu durumun olumlu olarak



SAFFET KALYONCU
DOĞU KARADENİZ İHRACATÇILAR BİRLİĞİ
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

yansıyarak, küresel ticaret hacminin artacağı bir yıl olarak ümit ederken, Şubat 2022 ayının son haftasında Rusya ve Ukrayna arasında ortaya çıkan gerilim, ihracatçılar olarak ümitlerimizi törpüledi. Şu anda Rusya ve Ukrayna arasında yaşanmakta olan bu çatışma bölgemiz ihracatını önemli derecede olumsuz olarak etkileyecektir. Çünkü her iki ülke de Bölgemizin önde gelen pazarları arasında yer alıyor. Gerek yaş meyve sebze, gerek balık ihracatı gerçekleştiren birçok ihracatçımızın ürün sevk ettiği bu pazarlarda halen taşıtları kalmış olup, gönderilen ürünlerin parasının tahsilinde sorunlar yaşanmaktadır. Maalesef bu durumun önümüzdeki aylarda da devam edeceği endişesini taşımaktayız.

Rusya ve Ukrayna en önemli ticari partnerlerimizden ve ikamelerinin bulunmadığını düşünüyoruz. Her ne kadar pazar çeşitlendirmeye yönelik çalışmalarımız olsa da, coğrafi yakınlık avantajımız nedeniyle bu pazarlar kadar verimli çalışılması mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte zor şartlar altında ihracatına devam eden firmalarımız Ukrayna üzerinden Rusya'ya giriş yolları kapandığı için Sarp Sınır Kapısı'na yüklenmiş durumda. Bu kapımızın kapasitesi belli ve yığılma işlerin daha da yavaşlamasına neden oluyor. Oysa alternatif bir yol olarak Artvin/Borçka'daki Muratlı Sınır Kapısı'nın hemen açılması

ile Sarp Sınır Kapısı'ndaki yoğunluğun bir kısmı Muratlı Kapısı'na aktarılabilir. Muratlı Kapısı yoğunluğun dengelenmesinde önemli rol oynayacaktır dedik. Farklı bir alternatif ise 2008 yılına kadar ihracatçılarımızın aktif olarak kullandığı Soçi Limanı veya bu bölgedeki limanlardan birinin ihracat yüklerine tahsis edilmesiyle başlanacak gemi seferleri. Şu anda Sarptan çıkış akabinde Gürcistan'dan Rusya'ya giriş yapılan Kazbegi Kapısı da hava koşulları ve tesisteki yenileme çalışmaları nedeniyle verimli şekilde çalışmıyor maalesef. Oysa Soçi Bölgesi'nde ihracatçıların kullanımına sunulacak bir liman hem süre, hem direkt pazarın kendisine ulaşılması anlamında ihracatımıza önemli bir alan sağlayacaktır. Her krizin aslında bir fırsat olduğunu düşünüyoruz. Avrupa'nın yoğun olarak uyguladığı ambargodan doğan boşluğu bölgemiz ihracatçılarının doldurması beklentisi içindeyiz. Kısa dönemde etkisi net olarak görülemez de, şayet süreç uzarsa ve ülkemiz tarafından gerekli aksiyonlar zamanında alınır, bu durumun ihracat rakamlarına da olumlu olarak yansıyacağını öngörüyoruz.

KREDİ GERİ ÖDEMELERİNİN EN AZ BİR YIL UZATILMASI ÇOK ÖNEMLİ

En büyük temennimiz her şeyin çok çok üstünde olan ve en öncelik verdiğimiz insan hayatının ve refahının ön plana alınarak iki taraf açısından da bu çatışmanın son bulmasıdır. İçinde bulunduğumuz çağda tüm ülke politikacılarının yöneticilerinin güç kavgalarını ön plana almaları yerine en öncelikli hedeflerinin insan refahını en üst düzeye çıkaracak, tüm politikalarının insan refahını en doruk noktalara ulaştıracak politikalara odaklanmaları tüm insanların en büyük temennisidir. Ortaçağ döneminden kalma bir zihniyet olan güç kavgalarının yol açtığı çatışmalar sonucu insanların ölmesi, can kayıpları yaşanması hiçbir ülkeye bir kazanım sağlayamayacaktır.

Bundan dolayı Rusya ve Ukrayna arasında yaşanmakta olan ve bizleri derinden üzen bu çatışmanın bir an önce son bulması biz küresel ticaretin aktörleri olan ihracatçıların en büyük temennisidir. Bizler ihracatçılar olarak tüm ülkelerde adil bir ticaret ortamında çalışmak istiyoruz. Tüm insanlığın refah içinde yaşamını idame ettireceği ortam için ihtiyaç duyulan tüm tüketim ürünlerini

dünyanın tüm pazarlarına sorunsuz bir şekilde ulaştırmak istiyoruz. Ortaya çıkan bu olumsuz ortam nedeniyle büyük mağduriyet yaşayan ihracatçımız için hükümetimizden talebimiz; Rusya ve Ukrayna'dan tahsilatların yapılamaması nedeniyle çek ve ödemelerini yapamayan, vadesi gelen kredilerin ödemelerini yapamayan ihracatçımıza çok hızlı bir şekilde destek olunması, çek ödemeleri ve kredi geri ödemelerinin en az bir yıl uzatılmasıdır. Bu durumu fırsata dönüştürmek isteyen bir kısım bankalar, Rusya ve Ukrayna arasındaki bu gerilimi bahane edip vadesi gelmeyen kredilerin tahsili için firmalara baskı yapmaları hukuksuzluğuna da bir an önce çözüm bulunması adına Hazine ve Maliye Bakanımızdan yardım istihram ediyoruz. Ayrıca Rusya'dan Euro ve Dolar olarak gelen havaelerin kısıtlanması nedeniyle Ruble olarak gelen havaelerin bankalarca devlet tarafından ihracatçıya avantaj sağlayacak şekilde belirlenecek sabit bir kur üzerinden alınımın yapılarak, bankaların da aldığı Ruble'yi TCMB'ye devretmelerinin sağlanması ve ülkemizin Rusya'dan aldığı doğalgaz ve petrol karşılığında yapılacak ödemelerde bu Ruble'nin kullanılması gibi bir sistem oluşturulması ihracatçımızı rahatlatacaktır. Ruble kurunun devlet tarafından belirlenmesini talep etmemizdeki amaç, bankaların fırsatçılık yaparak makası açması ve Ruble'yi mevcut kurun %25 altında bozması gibi ihracatçılarımızı mağdur eden uygulamaların önüne geçilmesinin sağlanmasıdır. Bununla birlikte kapanan sınır kapılarının yoğunluğunun bölgemiz sınır kapılarına kayması nedeniyle bir an önce aksiyon alınıp, yoğunluğun dengelenmesini, bunun için de hem Muratlı Sınır Kapısı, hem de Sochi Bölgesi'nde liman tahsis edilerek Ro-Ro seferlerine başlanması hususunda gerekli desteğin ihracatçılarımıza sağlanmasını önemle talep ediyoruz.

SAMİ AKSOY: RUSYA-UKRAYNA SAVAŞININ DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA YANSIMALARI

Covid-19 salgının yarattığı durumun etkisinden kurtulmayan çalışan dünya, belki de daha vahim bir krizle karşı karşıya. Evet, yıl 2022. Bosna Savaşı ve Srebrenitsa Katliamının üzerinden 30 yıl geçti. Bu sefer maskeler ardında kapalı ağızlar, sosyal medya karşısında endişeli gözler ve yine silahlar altında yaşanan bir



AV. DOÇ. DR. SAMİ AKSOY
YAŞAR ÜNİ. HUKUK FAKÜLTESİ DENİZ
HUKUKU ANABİLİM DALI ÖĞRETİM ÜYESİ

insanlık dramı: Rusya-Ukrayna savaşı. 24 Şubat'ta başlayan savaşın üzerinden bir aydan fazla zaman geçti. Tarafların bugünlerde hem de Türkiye'nin ev sahipliği ve arabuluculuğunda Antalya'dan sonra İstanbul Dolmabahçe Sarayı'nda barış müzakereleri gerçekleştirmesinin yarattığı ümitte, bu yazımın konusu, savaşın deniz ticareti hukukuna etkileri. Elbette konunun, savaşın esas sonuçlarının yanında önemsiz ve tali bir konu olduğunun bilinciyle... Vira Bismillah!

Ülkemiz, Karadeniz'de yaklaşık 1700 km kıyı uzunluğuna sahip önemli bir kıyıdaştır. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni uzun yıllardır gereği gibi tatbik ederek dengeleyici bir politika izleyen ve Karadeniz'de barış ile istikrarı sağlayan Türkiye, Rusya-Ukrayna savaşında da sözleşmenin 19. maddesini tatbik etmiştir. Söz konusu madde, savaş durumunda ve fakat Türkiye'nin savaşan devlet olmaması ihtimalinde gemilerin boğazlardan geçiş rejimini düzenlemektedir. İşte ülkemiz bu doğrultuda hem NATO'ya, hem Avrupa Birliği'ne hem de, Rusya'ya bildirimde bulunarak gemi göndermemeleri yönünde talepte bulunmuş; özellikle Rusya da Türkiye'nin bu haklı kararına icabet ederek Karadeniz filosuna kayıtlı olmayan çok sayıdaki gemisini Türk Boğazlarına göndermemiştir. Türkiye dışında Bulgaristan, Romanya, Gürcistan, Rusya ve Ukrayna'nın

da Karadeniz'de kıyısı bulunmaktadır. Bu noktada Karadeniz limanlarımız dışında Romanya'nın Köstence, Ukrayna'nın Odessa, Rusya'nın Novorossiysk, Bulgaristan'ın Varna ve Gürcistan'ın Poti limanlarının da Karadeniz'de önemli birer ticaret noktası olduğu baştan belirtilmelidir. Bu limanlara Türkiye'den özellikle koster gemileriyle taşıma yapılmaktadır. Ayrıca İstanbul ve Samsun limanları ile Rusya'nın Temryuk ve Tuapse ile Ukrayna'nın Chornomorsk (Odessa) limanları arasında Ro-Ro hatlarının mevcudiyeti de hatırlatılmalıdır.

Denizciliğin riskli bir faaliyet olması, işin doğasından, denizlerden gelir. Buna bir de 20.000 TEU'luk gemiler ve sorumluluk hukuku eklenince demeyin armatörlerin keyfine (!). Armatörler, üstlendikleri bu riskleri tarih boyunca elbette denizcilik rizikolarına karşı sigortalar (Tekne/Makine, P&I) vasıtasıyla gidermişlerdir. Bunlardan tekne (Hull) (Tekne ve Makine / Hull & Machinery) sigortasında, geminin (ve ekipmanının) uğrayacağı hasar veya ziya teminat altına alınmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun sigortaya dair 1401 vd. hükümleri manasında tipik bir eşya (mal) sigortası mahiyetindeki bu sigorta türünde özellikle yabancı sigortacılar ve poliçeleri ile karşılaşmaktadır. Hasar olarak ise, genelde çatma, yangın, karaya oturma, sabit veya yüzen cisme çarpma, ağır hava/buz kaynaklı hasarlar veya makine/ ekipmanları hasarları karşımıza çıkar. Ayrıca poliçeler genelde hem tekneyi, hem de makineyi teminat altına alır (full conditions) ve yukarıdaki örneklere bağlı kira kayıpları da poliçelerde belirlenen süreler dahilinde sigortacıdan talep olunabilir (loss of hire). Uygulamadaki yabancı menşei tekne sigortalarına bakıldığında savaş konusunda farklı klostara ve ilave teminatlara rastlanmaktadır. Poliçelerde sıkça görülen savaş teminatı genel şartlarına göre (Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time), savaş, ayaklanma, iç savaş, devrim, el koyma vb. hareketler neticesi (gemide) meydana gelen zararlar sigorta teminatına dahildir. Fakat gemiye el konulması, gemi malikinin vatandaşı olduğu veya geminin bayrağı taşıdığı ülkenin kararı neticesi gerçekleşmiş ise, el koyma neticesi zararlar poliçe sınırları dışında kalır. Yine bu şartlar dahilinde akdedilen sigortalarda, bildirimden yedi gün sonra geçerli olmak üzere, sigorta şirketine,

sözleşmeyi fesih imkânı tanınmaktadır. Hatta şartlarda, İngiltere, Amerika, Fransa, Rusya veya Çin arasında meydana gelebilecek bir savaş veya benzeri durum halinde savaş teminatının kendiliğinden sona ereceği de hükme bağlanmıştır. Savaş teminatlı bazı poliçelerde geminin kira/işletme kayıpları da sigorta teminatına dahildir. Fakat bu poliçelerde genelde geminin el konulmasından sonraki ilk yedi günün işletme kayıplarının teminat dışı olacağı kabul edilmiştir. İşte sigortacıya bahşedilmiş bu imkanlar ve özellikle yukarıda anılan yedi günlük fesih imkânı, sigortalı armatörler açısından tehlikeli sultardandır.



Konu hakkında “Lloyds Market Association” (Sigortacılar Birliği) bünyesinde alt komite olarak hizmet veren ve İngiliz/İskandinav menşeli büyük sigorta şirketleri temsilcilerinden oluşan Müşterek Savaş Komitesi (Joint War Committee) kararlarının önemi hatırlatılmalıdır. Şöyle ki, Komite kararları bu konuda kendisine atf yapan savaş teminatlı poliçeler açısından gerek savaş tanımı gerek sınırları noktasında belirleyici olmaktadır. Komite, son olarak 7 Mart 2022 tarihinde yayımladığı sirkülerde Azak Denizi’ni, Ukrayna iç sularını ve koordinat vererek Karadeniz’in kuzey kısmını seyir kısıtlamalarına dahil ettiğini açıklamıştır (Bkz. Harita). Buna göre yasaklı seyir bölgelerinde gerçekleşen bir hadise kural olarak sigorta teminatı dışında kalacaktır. Bunun dışında poliçe sınırları dahilinde savaş sebebiyle gemiye gelen bir zarar ise, poliçe teminat bedelleri dahilinde sigortacı tarafından karşılanacaktır.

Ülkemizde ise, konu hakkında Tekne Sigortası Genel Şartları yürürlükte. Bundan evvel 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun hem sigortaya (1401-1452),

hem de mal sigortasına (m. 1435 vd.) dair hükümleri de tekne sigortalarında uygulanacak hükümler arasındadır. Ancak sağ olsun, özellikle Tekne Sigortası Genel Şartları, bırakalım savaş teminatını, denizcilik sektörünün somut ve temel ihtiyaçlarına cevap vermekten dahi uzaktır. Hatta yeri gelmişken, 1953 doğumlu Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartlarının da kulaklarını çınlatmak gerekir. Yaşanan bu savaş, diğerlerinde olduğu gibi ve hatta Covid-19 pandemisiyle aynı yönde, sigorta primlerini ve navlun piyasasını da fazlasıyla etkilemiştir. Artan primler, nihayetinde navlunları yükseltmiş, evvelinde taşımacılık sektörü riskli limanlar ve yaptırımlara bağlı olarak durma noktasına gelmiştir. Elbette sigortacılar, armatörlere veya yükle ilgililer olarak da anılan ithalatçı ya da ihracatçılara savaş bölgeleri açısından sigorta teminatı vermek zorunda değildir. Sigortacıların savaş sebebiyle çok yüksek sigorta primleri talep etmesi de olasıdır. İşte bu ihtimaller, savaş bölgelerine yapılan taşımalara büyük sekte vurur, buna bağlı olarak ürün temini ve dolayısıyla ticaret ve insan hayatı bundan etkilenir. Bu noktada geçen günlerde ülkemizde yaşanan ayçiçek yağs satın alma festivali (!) hatırlatılmalıdır.

Sigorta temini noktasında yaşanan sıkıntıyla alakalı olarak, sigortacılık sektörümüzde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Bilindiği üzere, Sigortacılık Kanununun 33/A maddesinde “Yurt içinden veya uluslararası piyasalardan sigorta veya reasürans teminatı bulunamayan ya da teminat sağlanmasında güçlük bulunan riskler, nükleer riskler gibi özellik arz eden riskler ile sigorta edilmesinde kamu yararı bulunan riskler için teminat sağlama, sigorta veya reasürans havuzları kurma veya kurulmasını koordine etme, sigorta ve reasürans şirketleri arasında işbirliği yapılmasını sağlama, oluşturulacak havuz, organizasyon veya işbirliği mekanizmalarının yürütülebilmesi amacıyla tüzel kişiliği haiz Özel Riskler Yönetim Merkezi kurulmuştur” hükmü bulunmaktadır. İşte Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu, Rusya-Ukrayna savaşının denizcilik rizikolarına karşı sigortalara etkisini ülkemiz lehine kaldırabilmek adına bu ülkelerle ülkemiz arasında yük ve yolcu taşınması yapan sivil deniz ve hava araçlarının sigorta teminatı sorunlarının 2022 yıl sonuna kadar

Özel Riskler Yönetim Merkezi kapsamında yönetilmesine karar vermiştir.

Savaşın charter sözleşmelerine etkisi üzerinde de durmak faydalı olur. Bilindiği gibi BIMCO (Baltic and International Maritime Council), denizcilikteki tip sözleşme, form ve şartları hazırlamakla da meşguldür. Konseyin 2013 yılında yayınladığı yolculuk charteri sözleşmeleri savaş klotunda (War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 - Voywar 2013), savaş riski tabiri çok geniş bir biçimde tanımlanmış; donatana yükleme öncesi sözleşmeyi fesih ve chartererin riskli taleplerini ret imkanı verilmiş; ayrıca, donatana sigorta kapsamında hareket ya da rota değişikliği veya yükü boşaltma gibi birçok imkan da bahşedilmiştir. Yine bu klot kapsamında donatana, chartererden güvenli bir liman belirlemesini isteme hakkı verilerek, 48 saat içerisinde chartererden yanıt gelmemesi halinde donatanın sözleşmeyi feshedebileceği ifade edilmiştir. Sigorta primleri hususunda ise, klot, hem donatana hem de charterere ilave savaş teminatı primlerinden sorumluluk getirmiştir. Bu bakımdan söz konusu klotun, Karadenizdeki bir taşımayla ilgili akdedilen charter sözleşmesinde tartışılması da pek tabii mümkündür. Bu noktada 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1218. maddesinde de savaş veya ambargo durumunda sözleşmesinin taraflarına fesih imkanı bahşedildiği belirtilmelidir. Yine kanunun 1182. maddesinde savaş veya ambargoya bağlı zararlarda taşıyanın konişmento hamili de dahil yükle ilgililere karşı yükün hasarı, ziyayı ya da geç teslimine bağlı olarak sorumluluktan kurtulabileceği hükme bağlanmıştır.

Denizcilerin (gemi insanlarının) durumuna gelince; çoğu denizci savaş sebebiyle gemide mahsur kalmış, gemiyi terk ederek ülkesine dönmek istemiş, bazıları ise savaştan doğrudan etkilenmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından hazırlanmış hizmet akitlerinde geminin savaş bölgelerine sefer kararı vermesi durumunda denizcilere sözleşmeyi fesih imkânı mevcuttur. Ayrıca bu tip sözleşmelerde işveren donatana, denizciyi ülkesine geri gönderme (yurda iade) borcu da yüklenmiştir. Benzer hükümler Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde (MLC) de bulunmaktadır. Türk hukuku açısından ise, savaşın İş Kanunu manasında

işçiyi tek taraflı fesih imkânı bahşeden zorlayıcı sebep altında tartışılması mümkündür. Denizcilerin ölümü veya yaralanması halinde ise, işveren donatanın doğrudan sorumluluğu tartışılacaktır ve fakat bu noktada P&I sigortacılarının savaşa bağlı bu denli zararları kural olarak teminat dışı tuttıkları hatırlatılmalıdır.

Savaş, denizcilerin selameti hususunda Uluslararası Denizcilik Örgütünü de (IMO) harekete geçirmiştir. 10-11 Mart 2022 tarihinde olağanüstü toplanan Örgüt (C/ES.35), özellikle denizcilerin bölgeden güvenli bir mavi koridor (blue safe maritime corridor) dahilinde tahliyesi için önemli kararlara imza atmıştır. Bunun üzerine, Rusya tarafından Ukrayna'nın Chernomorsk, Kherson, Mykolaiv, Ochakov, Odesa ve Yuzhne limanlarından denizcilerin güvenli tahliyesi için 80 mil uzunluğunda 3 mil genişliğinde koridor oluşturulduğu Uluslararası Denizcilik Örgütüne 25 Mart'ta bildirilmiştir. Rusya'ya karşı Avrupa Birliği ülkeleri ile özellikle Amerika Birleşik Devletleri tarafından alınan yaptırım kararları ve mukabilinde Rusya tarafından alınan karşı yaptırımlar açısından da durumu kısaca değerlendirmek faydalı olur. Savaş öncesinde taraflar arasında yaptırım kapsamındaki limanlar arası taşımayı konu alan bir yolculuk veya zaman çarteri sözleşmesi akdedilmiş olabilir. Bu durumda özellikle çarter parti hükümleri önem arz eder. BIMCO'nun 2020 yılında yayınlandığı yaptırım klozunda (BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020), yaptırım makamı olarak Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği, ABD, Birleşik Krallık ve diğer yetkili kurum veya hükümetler belirlenmiş; ardından donatana, yüklemeye başlamadıysa sözleşmeyi fesih; yüklemeye ya da sefer başlamış ise, sözleşmeyi güvenli bir liman üzerinden yürütme hakları bahşedilmiştir. Ayrıca yaptırım klozuyla çarterlerin, donatana karşı yöneltilmiş tazminat taleplerinin muhatabı olacağı da düzenlenmiştir.

Benzer bir kloza zaman çarteri açısından da rastlanmaktadır (Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020).

Nihayetinde deniz ticaretindeki yolculuk veya zaman çarteri sözleşmelerinde, ayrıca denizciliğin olmazsa olması tekne veya sorumluluk (P&I) sigortalarında mevcut savaş veya yaptırım ihtimallerine karşı özel

şartlar/teminatlar yeni değildir. Çoğu matbu sözleşme veya poliçede taraflar arasında hukuken tatbiki mümkün özel hükümler mevcuttur. Dolayısıyla armatörlerin, denizcilerin veya yükle ilgililerin somut taleplerinin, yukarıda kısaca bahsedilen sözleşme ve poliçe şartlarının tabi olacakları hukuk kapsamında yorumlanarak tartışılması gerekecektir.

NEJAT ESLEN: AVRUPA COĞRAFYASINDA JEOPOLİTİK DEPREM; UKRAYNA SAVAŞI

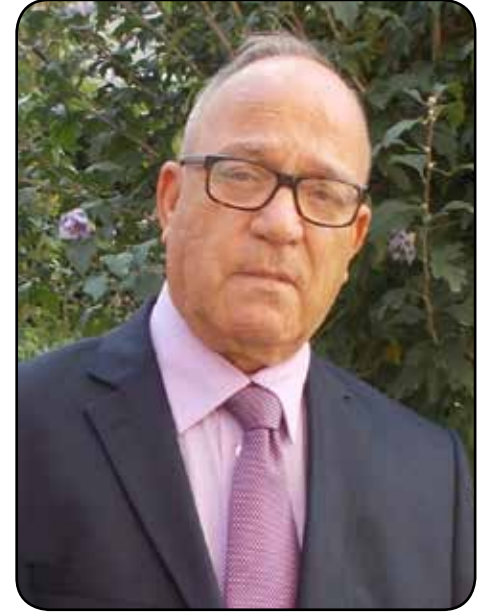
Savaş, büyük çıkarların kanla çözümlenen çatışmasıdır.

*En iyi strateji kuvvetli olmaktır.
Önce genel olarak, sonra kesin sonuç yerinde kuvvetli olmaktır.
Carl Von CLAUSEWITZ*

Ukrayna savaşını yorumlayabilmek için öncelikle küresel jeopolitikteki gelişmeleri anlamak gerekir. ABD'nin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kurduğu ve liderliğini yaptığı dünya düzeni çökme tehlikesi ile karşı karşıyadır. Çünkü günümüz dünyası artık İkinci Dünya Savaşı sonrasına benzememektedir. O tarihte, küresel üretimin yaklaşık yarısını gerçekleştiren, güçlü bir ekonomik yapıya sahip olan ve milli parası doları bütün dünyaya küresel para rezervi olarak kabul ettiren ABD, bu gücünü giderek kaybetmekte, yeni rakipleri karşısında, küresel liderlik rolünü sürdürmekte zorlanmaktadır.

KÜRESEL GÜÇ MÜCADELESİ

ABD'nin küresel liderlik ile ilgili sorunu özünde ekonomiktir; ancak ABD, mevcut dünya düzenini ve küresel liderliğini sürdürmenin çaresini askeri tedbirlerde aramakta, rakipleri Çin ve Rusya'yı askeri ittifaklarla çevrelemektedir. Tarih boyunca dünya düzeni değişiklikleri çatışmalarla gerçekleşmiştir. Ukrayna savaşı ile dünya yeniden bir çatışma dönemine girmektedir. ABD'de Joe Biden Amerika "geri döndü" sloganı ile başkan olmuştu. ABD'nin geri dönmesi, küresel güç mücadelesi içinde rakip güçlerden Rusya ile NATO dayanışmasını artırarak Avrupa'da; Çin ile ise Asya-Pasifik'te kuracağı yeni ittifaklarla hesaplaşması, böylece küresel liderliğini ve mevcut dünya düzenini sürdürmesi anlamına geliyordu. Pasifik'ten Atlantik'e uzanan geniş coğrafyada, jeopolitik fay hattı böylece daha fazla enerji biriktirmeye



**NEJAT ESLEN
EMEKLİ TUĞGENERAL**

başladı. Ukrayna Savaşı, Asya-Pasifik'ten Atlantik'e kadar uzanan bu jeopolitik fay hattındaki ilk depremdir. Atlantik, Avrasya ve Asya-Pasifik güç merkezleri arasındaki küresel güç mücadelesinin neden olduğu jeopolitik fay hattındaki depremler, küresel ve bölgesel güç boşlukları dolduruluncaya, yeni jeopolitik dengeler oluşuncaya ve yeni bir dünya düzeni kuruluncaya kadar devam edecektir.

Küresel güç mücadelesi, "yıkıcı-yapıcı" bir kaos ortamı içinde gelişecektir. Ukrayna savaşını, kurulmakta olan yenedünya düzeninin doğum sancıları olarak da tanımlamak mümkündür.

Ukrayna coğrafyasında yıkıcı savaş olarak gerçekleşen bu jeopolitik deprem, özünde, Atlantik güç merkezinin lideri ABD ile Avrasya güç merkezinin temsilcisi Rusya arasındaki güç mücadelesinin yansımasıdır. ABD, Çin ve Rusya'yı mevcut dünya düzenini yıkmak isteyen revizyonist güçler olarak tanımlamaktadır.

ABD, Rusya'yı Baltık ülkeleri-Polonya-Romanya-Bulgaristan hattında; Çin'i ise Asya-Pasifik'te askeri tedbirlerle çevreleme (containment) stratejisi uygulamaktadır. ABD, Ukrayna ve Gürcistan'ı da NATO üyesi yaparak hem Rusya'yı çevreleme hattını genişletmek, hem de Karadeniz'i NATO gölüne dönüştürmek istemiştir.

JEOPOLİTİK DEPREM UKRAYNA SAVAŞI

Savaş başlamadan önce ABD, Baltık ülkelerinde, Polonya'da, Romanya'da NATO tatbikatları yaparak Rusya'yı tahrik etmiş; ABD, İngiliz ve Fransız savaş gemileri Karadeniz'e girmiştir. "Sınır ülke" anlamına gelen Ukrayna için de coğrafya kaderdir ve coğrafi konumu nedeni ile tarih boyunca Avrupa ve Avrasya güçleri arasında sıkışan Ukrayna, bu kaderini günümüzde de acı içinde yaşamaktadır. Bağımsızlığını ilan ettiği tarihten bu yana gerçek bağımsızlığına kavuşamayan Ukrayna, Atlantik güç merkezi ile Avrasya güç merkezi arasındaki mücadelenin coğrafyasına dönüşmüştür. Hem Atlantik güç merkezinin lideri ABD, hem de Avrasya güç merkezini temsil eden Rusya, Ukrayna'yı kendi jeopolitik nüfuz alanında görmek istemiş, sonuçta bu güç mücadelesi sıcak çatışmaya dönüşmüştür. Rusya bir taraftan ABD'nin NATO ile kendisini daha yakından çevrelemesini önlemek isterken, diğer taraftan kısıtlı ekonomik ve demografik yapısına rağmen "küresel güç" statüsünü yeniden kazanmak, jeopolitik nüfuz alanını yakın çevresinde geliştirmek istemektedir.

Rusya, Ukrayna'yı kendi coğrafyasının güvenliği için kalkan görevi yapan bir ülke olarak değerlendirmekte, bu ülkenin Atlantik yapısının jeopolitik nüfuz alanı içine girmesini önlemek istemektedir. ABD ve NATO'dan NATO'nun daha fazla genişlemeyeceği, Ukrayna'nın NATO üyesi yapılmayacağı hususunda güvenlik garantileri isteyen Putin, bu garanti talepleri kabul edilmeyince savaşı başlatmıştır. Eğer, Ukrayna Devlet Başkanı Zelenski Putin'e, Donbas Bölgesi için Minsk mutabakatı şartlarını yerine getirme ve NATO üyesi olmama garantilerini verse idi bu savaş önlenebilirdi. Putin'in, Donbas Bölgesi'nde yaşayan Rusların çağrısı ile ve onların güvenliğini sağlamak amacı ile başlattığını iddia ettiği askeri hareket, kısa zamanda işgal eylemi olarak gelişmiş ve yirmi birinci yüzyıl Avrupa'sında insanlık dramına dönüşmüştür. Rusya, işgal hareketini çok geniş bir cephede, üç ana istikamette başlatmıştır.

Ukrayna ordusu ve halkı birlikte topyekun savunma anlayışı içinde Rus saldırılarına karşı direnmiştir. Rusya bu savaşta; NATO'nun genişlemesini durdurmayı,

Ukrayna'nın NATO üyesi olmasını önlemeyi, Ukrayna'da yönetimi değiştirmeyi, Bu ülkenin askeri kapasitesini minimize etmeyi, Ukrayna'nın Karadeniz'e açılımını kısıtlamayı, Rusların yaşadığı bölgeleri Ruslaştırılmayı amaçladığı anlaşılmaktadır. Rus ordusu Putin'in çoklu siyasi amaçlarını gerçekleştirmek amacı ile çoklu askeri hedeflere yönelmiş, büyük şehirlerin ele geçirilmesi için çok geniş bir cephede taarruzlarını sürdürmüş ve gücünü yaymak zorunda kalmıştır. Bu yazı tamamlandığında, Rus ordusu Kiev ve Harkov şehirlerini düşürmeyi başaramamış, güneyde ise Donbas ve Kırım'ın kuzeyi bölgelerinde kısmi başarılar elde etmişti. Batıdan aldığı silah desteği ile güçlenen Ukrayna ordusu, halkın da savaşa katılması ile topyekun savunma anlayışı içinde Rus taarruzlarına karşı direnmiş, Rus ordusunun hedeflerini ele geçirmesini zora sokmuştur. Rus ordusunun manevra birlikleri ile şehirleri düşüremeyince bombalaması, insanlık trajedisine dönüşmüştür. ABD, Ukrayna savaşında, bu savaşta taraf olmadan, bir başka ifade ile ordusunu bu savaşta kullanmadan Rus ordusunun yeteneklerini ve zayıf taraflarını test etmek imkanı bulmuştur. Ukrayna savaşı, dünyanın ikinci güçlü ordusu olarak bilinen Rus ordusunun tahditlerinin anlaşılmasına neden olmuştur. Bu savaş, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana, Avrupa'da Hristiyanlar arasındaki ilk savaş olarak tarihe geçecektir.

Ukrayna savaşının bölgesel ve küresel yansımaları olacak; Bu savaş sonrasında Avrupa'da yeni bir jeopolitik ortam oluşacak, NATO üyesi ülkeler, Rusya karşısında savunma harcamalarını artırarak daha güçlü bir güvenlik yapısı arayışına gireceklerdir. Bu savaştan en karlı çıkanlar ise savunma sanayii şirketleri olacaktır. Ukrayna savaşının bölgesel jeopolitikte çok önemli etkiler yapacağı kesindir. Bu savaşta siyasi amaçlarına ulaşamaz ise Rusya'nın "küresel güç" statüsü kazanma hayali sonra erecek, Rusya, küresel güç mücadelesinde Atlantik bloğuna karşı Çin ile daha yakın işbirliği arayışlarına girebilecektir. Şüphesiz Çin bu savaşı dikkatle izlemekte ve dersler çıkarmaktadır. Ukrayna savaşı, Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz havzasındaki istikrar ve güvenlik için ne kadar önemli olduğunu bir daha kanıtlamıştır. Bu savaş sürecinde Türkiye'nin uyguladığı aktif

tarafsızlık politikası, Türkiye'ye prestij kazandırmış, savaşın her iki taraf arasında arabuluculuk yapma imkanı sağlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası meselelerin çözümlenmesi amacı ile kurulan Birleşmiş Milletlerin mevcut yapısı ile bu görevini yapamadığı bu savaş nedeni ile bir daha kanıtlanmış ve bu örgütün mutlaka yeniden yapılandırılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Atlantik coğrafyasının güvenliğini sağlamaktan sorumlu olan ve daha önce, sorumluluk alanının dışında Afganistan, Irak ve Libya'da müdahalelerde bulunan NATO, Ukrayna savaşını sadece uzaktan seyretmiş ve Avrupa kıtasında gerçekleşen bu insanlık dramını sadece izlemiştir. Başta ABD olmak üzere Batı ülkeleri Rusya'yı ağır ekonomik yaptırımlarla cezalandırmayı uygun görmüş ve Rusya karşıtı yoğun psikolojik hareket uygulamıştır.

TÜRKİYE NE YAPMALI?

Ukrayna savaşı küresel ve bölgesel jeopolitikte, küresel güç mücadelesinde yeni bir süreç başlatacaktır. Bu yeni sürecin; karakteri ve özellikleri anlaşılmalı ve tanımlanmalı; Türkiye üzerine olası etkileri, ortaya çıkaracağı tehlikeler ve fırsatlar kavranmalı; Türkiye'nin güvenliği ve çıkarları esas alınarak, bu yeni sürece uyum sağlamak için tedbirler şimdiden geliştirilmelidir. Kuzey komşularımız Rusya ile Ukrayna arasındaki bu savaş, Avrupa coğrafyasında istikrarı ve güvenliği garanti edecek uluslararası bir kurum olmadığını da kanıtlamıştır. Bu durum, mevcut dünya düzeninin sorunları olarak tanımlanacaktır.

Türkiye, coğrafi konumu ile Pasifik'ten Atlantik'e uzanan bu jeopolitik fay hattının kritik bir bölgesinde bulunmaktadır ve bu yeni süreçten mutlaka etkilenecektir. Bu nedenle de Türkiye, Ukrayna savaşından dersler çıkarmalı, güvenlik konseptini bu derslere göre yeniden tanzim etmelidir. Küresel ve bölgesel güç mücadelesinin bölgemizdeki fay hattında hangi depremleri yani savaşları üretebileceğini bu günden bilmek mümkün değildir. Türkiye, bu tehlikeli süreçte güçlü bir iç cepheye sahip olmak zorundadır. Güçlü bir iç cephe, güçlü ekonomik-finansal yapı, ileri görüşlü siyasetler ve güçlü bir güvenlik sistemi gerektirmektedir. Türkiye'nin güvenlik yapısı, topyekun savunma konseptini esas almalı, ordu nitelik ve nicelik olarak

topyekun savunma konseptinin ihtiyaçlarını karşılamalı, askerlik sistemi bu anlayışa göre tanzim edilmeli, gerektiğinde vatandaşların yurt savunmasına katkısı esas alınmalıdır. Küresel ve bölgesel jeopolitikteki hızlı gelişmeler ve bu değişim sürecinin ürettiği tehlikeler, bağımsız “Jeopolitik Araştırmalar Merkezinin” kurulmasını zaruri kılmaktadır. Siyaset dışı bu merkez, küresel ve bölgesel jeopolitik gelişmeleri izlemeli, tanımlamalı, yorumlamalı ve bu sürecin ortaya çıkarabileceği tehlikeler ve fırsatlar ile ilgili olarak önerilerde bulunmalıdır.

UĞUR ÖZGÖKER: RUSYA-UKRAYNA KRİZİ; TARAFILAR VE ARGÜMANLAR

24 Şubat 2022, saat (TSİ) 13.00’te başlayan sıcak çatışma, çalışmanın yapıldığı an itibariyle 30 gündür sürmekte ve bitiş zamanı hakkında bir tahminde bulunmanın zor olduğu bir süreçtir. Bu sıcak çatışmanın işaret fişeginin Rusya Federasyonu lideri Putin’in 21 Şubat 2022 tarihinde imzaladığı, Ukrayna’nın Donbas (Ukraynaca Donbas, Rusça Donbass) Bölgesi’nde yer alan Luhansk (Ukraynaca Luhansk, Rusça Lugansk) ve Donetsk (Sözde) Cumhuriyetlerini tanıyan kararname olduğu kabul edilmektedir. Askeri operasyonların hemen başlamaması konusunda Çin’in ev sahipliği yaptığı Olimpiyat Oyunları’nın bitmesini beklemesi yönündeki ricası olduğu rivayet edilmektedir. Bir başka iddia da 18-20 Şubat 2022’de yapılan Uluslararası Münih Güvenlik Konferansı’nın bitişini beklediği yönündedir. Rusya bu askeri müdahaleyi bir “savaş” olarak nitelendirmeyip sadece bir “askeri operasyon” ifadesiyle tanımlamaktadır. Oysa Rusya dışındaki (Türkiye Cumhuriyeti dâhil) hemen tüm devletler haklı olarak bunu düpedüz bir savaş, işgal hareketi olarak nitelendirmektedir; zira Ukrayna BM tarafından sınırları ve egemenliği tanınmış, BM üyesi bir devlettir. Bu çalışmada bu krizin kronolojik olarak daha eskilere dayandığına vurgu yapılacaktır ancak ondan önce krizin nedeninin doğru anlaşılabilmesi için tarafların argümanlarını incelemek gerekmektedir. Öncelikle krizin ana aktörü Rusya Lideri Putin’in Ukrayna’ya bir “devlet” olarak bile kabul etmediği gerçeğini ortaya koymak gerekmektedir. Putin zaten bu fikirlerini Donbas’taki sözde devletlerin bağımsızlıklarını tanıyan kararnameyi imzaladığını açıkladığı canlı



PROF. DR. C. UĞUR ÖZGÖKER
DMW- ULUSLARARASI DİPLOMATLAR
BİRLİĞİ BAŞKAN YARDIMCISI

yayında açıkça ifade etmiştir. Putin bu konuşmasında “Ukrayna tamamen Bolşevik Rusya tarafından kuruldu. Lenin ve yoldaşları bunu çok kaba bir şekilde, kendi topraklarını parçalayarak gerçekleştirdi. Lenin, direktifleriyle Ukrayna’ya yarattı ve Donbas’ı da içine sıkıştırdı. Ve minnettar torunları da onun adına yapılmış anıtları yıktı. De-komünizasyon mu istiyorsunuz? Bu bize uyar. Ukrayna’ya gerçek de-komünizasyonun ne olduğunu göstermek istiyoruz” demiştir. Aynı yayındaki konuşmasının devamında Putin, “Modern Ukrayna tamamen Rusya tarafından yaratılmıştır, Ukrayna tarihi bölgeleri reddetmektedir, kimse orada yaşayan vatandaşlara fikirlerini sormadı” demiştir. Putin’e göre SSCB lideri Kruşçev nedeni anlaşılmasız şekilde Kırım’ı Ukrayna’ya bırakmıştır ve Ukrayna’daki olaylar hem Rusları, hem de Ukraynalıları ilgilendirmektedir. Putin konuşmasında, Bolşeviklerin Donbas’ı kelimenin tam anlamıyla Ukrayna’ya “sıkıştırdıklarını” belirterek, “Bolşevik politikasının bir sonucu olarak, bugün bile haklı olarak Vladimir İlyiç Lenin’in adını taşıyan Ukrayna olarak adlandırılabilir olan Sovyet Ukrayna meydana geldi” sözleriyle yapmayı tasarladığı Donbas operasyonunun altyapısını hazırlamıştır. Devamında Donbas’taki durumun “kritik ve akut” hale geldiğini belirtmiş, “Donbas’taki durum

yeniden kritik, akut hale geldi ve bugün sadece neler olduğunu değerlendirmek için değil, aynı zamanda alınan kararlar ve bu yönde atılabilecek olası adımlar hakkında sizi bilgilendirmek için doğrudan size sesleniyorum” diyerek kendince bu savaşa bir meşruiyet kazandırmaya çalışmıştır.

Rusya’nın ve Putin’in Ukrayna ve Donbas konusundaki bakış açılarını anlamak, 2014 yılında Kırım’ın işgal ve ilhakını anlamak açısından da önemlidir; zira ilk sıcak çatışma, ilk kan dökülüşünü Kırım’ın işgaliyle tarihlendirmek mümkündür. Ayrıca bu kırılma noktası Batı’nın kendisini sorgulaması, eleştirmesi açısından da önemlidir; zira o sırada ciddi bir tepki verilmemiş olmasının Putin’i bu derece cesaretlendirdiğine ve bu son işgale neredeyse zemin hazırladığına dair kuvvetli bir kanı oluşmuştur. Batılı bakış açısına ve genel kabule göre Kırım egemen Ukrayna’nın doğal bir parçasıdır. Bir devletin başka bir devletin bir parçasını işgal ve ilhak etmesi tartışmasız suçtur. Ancak Rusya’nın bunu çok doğal bir şey gibi yapmış olmasının arkasında ne olduğunu anlamak da gerekmektedir ve bunun için masanın karşı tarafına geçip, meseleye bir de o açıdan bakmak gerekmektedir. Çarlık Rusya ve SSCB döneminde Moskova yönetiminde olan Kırım Yarımadası, 1954 yılında Sovyet lider Nikita Kruşçev tarafından Ukrayna’ya bağlanmıştır. 1991 yılında yapılan referandum ile “özerk cumhuriyet” statüsünü almıştır ve SSCB dağıldıktan sonra da Ukrayna’ya bağlı özerk yapı olarak varlığını sürdürmüştür. Bu açıdan bakıldığında Rusya’nın kendisinden koparılan bir parçasını geri almaktan başka bir şey yapmadığı gibi gayet normal bir durumdan söz edildiği anlaşılmaktadır. Üstelik Kırım Rus Donanmasının temel üssüdür ve sıcak denizlere inme ülküsü bağlamında Kırım olmadan Karadeniz’de olmanın anlamı da yoktur.

Bu noktada Kırım’ın geri alınmasının yeterli gelmeyeceği tahmin edilmeliydi, çünkü yarımada tatlı su kaynakları açısından fakirdir, Rusya’nın Ukrayna’ya gaz vermeyi kesmesi gibi vahim bir durum Ukrayna’nın da Kırım’a su vermeyi kesmesi gibi başka bir vahim duruma yol açmıştır. Rusya ne yaptıysa Kırım’ın su sorununu çözemediği için Ukrayna sınırlarında kalan su

kaynaklarını da ele geçirmek zorundadır. Ancak her ne kadar bu onlar için doğal olsa da zaten fazlasıyla sıkıntı yaratan yaptırımların artışından kaçınmak için bir bahaneye ihtiyaç duymuşlar, Donbas'a sarılmışlar, ancak dünyanın geri kalanı aynı fikri paylaşmamıştır. Kırım'da açılan ve hala kapanmamış olan parantezin içini şu şekilde doldurabiliriz: Devam eden kriz, 2014'ün başlarında başlayan uzun süreli Rus-Ukrayna ihtilafından kaynaklanmaktadır. Aralık 2021'de Rusya, Ukrayna'nın NATO'ya katılmayacağına dair yasal olarak bağlayıcı bir vaadin verilmesinin yanı sıra, NATO birliklerinde ve ordusunda bir azalma da dâhil olmak üzere "güvenlik garantileri" olarak adlandırdığı talepleri içeren iki nlaşma taslağı geliştirmiştir. Doğu Avrupa'da konuşlandırılan Askeri donanım ve bu talepler tam olarak karşılanmadığı takdirde belirsiz bir askeri müdahale tehdidinde bulunmuştur. ABD ve diğer NATO üyeleri bu talepleri reddetmiş ve Rusya'yı Ukrayna'yı daha fazla işgal etmesi durumunda artan ekonomik yaptırımlar konusunda uyarmıştır. İkili ABD-Rusya diplomatik görüşmeleri Ocak 2022'de yapılmış, ancak bunlar krizi sonlandıramamıştır. Rusya'nın bu taleplerini hala sürdürdüğü görülmektedir. Kimi Rusya yanlıları tarafından bu taleplerin anlaşılır ve hatta makul oldukları kabul edilmektedir. Ancak duruma objektif açıdan bakıldığında görülmesi gereken başka bir gerçek vardır ki, Ukrayna'nın haklılığını işaret etmektedir; zira SSCB'nin yıkılışından sonra dünyanın 3'üncü büyük nükleer cephaneliğine sahip olan Ukrayna, 1994 Budapeşte Memorandumu ile bu silahları Rusya'ya devretmeyi kabul etmiş, karşılığında ABD, Birleşik Krallık ve Rusya, Ukrayna'nın toprak bütünlüğünü taahhüt etmişlerdir. Bu açıdan bakıldığında da Ukrayna lideri Zelenskiy'nin yardım çağrılarını ve hatta serzenişleri son derece haklıdır. Kırım'ın işgalinden itibaren Rusya bir yana ABD ve İngiltere de verdikleri garantinin gereğini yapmamışlardır. Putin'in söylemleriyle de ortaya çıktığı gibi sorunun kronolojik temellerinin daha derinlerde olduğu anlaşılmalıdır. Bu kronolojik süreci kısaca sıralamak bile konunun nereden nereye geldiğini anlamaya yardımcı olacaktır:

16 Temmuz 1990'da Orta ve Doğu Avrupa'da artan anti-komünist protestolar, SSCB'ye bağlı Ukrayna'da da yankı bulurken, Yeni Ukrayna Parlamentosu,

SSCB'den bağımsızlığını ilan etmek için oy kullanmıştır. Ocak 1990'da, SSCB'de yasaklı Ukrayna bayrakları ile donanmış 400 bin kişiden oluşan bir kalabalık, yaklaşık 640 km. uzunluğunda el ele tutuşmuş bir insan zinciri oluşturmuştur. Ukrayna parlamentosu, askeri güçlerini, SSCB'nin farklı bölgelerinden ülkeye geri çağırırken Çernobil nükleer santralının kapatılması için de oy vermiştir.

24 Ağustos 1991'de Moskova'da gerçekleşen başarısız bir darbe girişiminin ardından Ukrayna parlamentosu, tarihinde ikinci kez bağımsızlığını ilan etmiştir. Bu gün, Ukrayna'da bağımsızlık günü olarak kutlanır. Ukrayna'nın SSCB'den ayrılışından kısa bir süre sonra, 26 Aralık 1991'de SSCB resmi olarak dağılmıştır. Yani Ukrayna bağımsızlığını henüz SSCB dağılmadan ilan etmiştir.

1992'de ilk defa Orta ve Doğu Avrupalı ülkeleri kendine dâhil etmeyi düşünen NATO ile Ukrayna arasında, Ukrayna ittifaka dâhil olmasa da, resmi ilişkiler kurulmaya başlanmıştır. NATO genel sekreteri ve Ukrayna Devlet Başkanı Leonid Kravçuk karşılıklı olarak ziyaretler gerçekleştirmiştir.

1994'de Ukrayna'nın ikinci Devlet Başkanı Leonid Kuçma, 10 yıl sürdüreceği görevine başlamıştır. Kuçma, başkanlık süresi boyunca Ukrayna'yı SSCB'nin bir parçasından kapitalist bir topluma dönüştüren sürecin, özelleştirmeler ve uluslararası ilişkilerin güçlendirilmesi çabaları ile önemli bir parçası olmuştur.

Aralık 1994'de ABD, İngiltere ve Rusya'nın katılımıyla Budapeşte Momerandumu imzalanmıştır. Momerandumla, SSCB'nin dağılmasının ardından dünyanın en büyük 3. nükleer stoku ile başa kalan Ukrayna, sınırlarının ve bağımsızlığının saygınlığı koşulu ile elindeki güçten vazgeçmeyi kabul etmiştir.

22 Kasım 2004 – 23 Ocak 2005 dönemindeki seçimlerde Kuçma'nın halefi Yanukoviç, Yuşçenko ile karşı karşıya gelmiş, Yuşçenko'nun seçimlerin son aylarına yaklaşırken gelişen rahatsızlığı hekimler tarafından zehirlenme olarak kaydedilmiştir. Tartışmalı geçen ve hile suçlanan ilk seçimi, "Turuncu Devrim" olarak adlandırılan protestolar ve Aralık

ayında düzenlenen yeni bir seçim takip etmiştir. Yuşçenko, Yulia Timoşenko'nun başkan yardımcılığında, Ukrayna'nın 3. devlet başkanı olmuştur.

Ocak 2008'de Ukrayna, NATO'ya katılımının ilk aşaması olarak üyelik eylem planına katılma isteğinde bulunmuştur. Ukrayna'nın ittifaka katılma isteğine G.W. Bush başkanlığında ABD olumlu bakarken, Fransa ve Almanya, Rusya'nın hoşnut olmamasının da etkisi ile karşı çıkmıştır. Nisan 2008'de NATO, Ukrayna'nın ittifaka bir müddet sonra dâhil edileceğini kabul ederken üyelik sürecinin nasıl ilerleyeceği ile ilgili bir plan ve süreç sunmamıştır.

1 Ocak 2009'da Rusya'nın doğalgaz şirketi Gazprom, aniden Ukrayna'ya gaz iletmeyi durdurmuştur. Avrupa genelinde bir gaz krizini tetikleyebilecek olay, ilerleyen günlerin tartışmalar ile geçmesine sebep olmuştur. Çözüm sağlanması konusunda uluslararası baskı, Timoşenko ve Putin arasında yeni bir gaz anlaşması yapılması ile sonuçlanmıştır.

2011'in Şubat ayında Ukrayna Devlet Başkanı Yanukoviç, Ukrayna'nın hem Rusya hem de batı ülkeleri ile işbirliğinde olan nötr bir bölge olmasını vurgulayan politikası ile yeni başkan seçilmiştir. Yanukoviç'in başkan olmasının ardından Timoşenko aleyhine, hükümet kaynaklarını kötüye kullandığına dair soruşturmalar başlamıştır. Timoşenko, 2009 gaz krizi sürecinde gücünü istismar ettiği gerekçesiyle suçlu bulunmuş ve 7 yıl hapis cezası almıştır.

Aralık 2013 - Şubat 2014 döneminde Yanukoviç, Rusya'nın baskıcı politikası sebebiyle Avrupa Birliği ile birkaç gün içinde gerçekleşecek olan bir serbest ticaret anlaşmasının imzalanacağını açıklamasının ardından, Ukrayna'da "Maidan (Türkçe'deki 'meydan' kelimesidir) Devrimi" olarak anılan ve "Turuncu Devrim"den beri ülkede görülen en büyük protestolar başlamıştır. Kiev'in Maidan Meydanında toplanan göstericiler, Belediye Binası ve Adalet Bakanlığı dâhil olmak üzere önemli hükümet binalarını kuşatmışlardır. Şubatın son haftalarında protestolar sırasında yaşanan şiddet, 100'ün üzerinde ölüm ile Ukrayna'yı SSCB'den ayrıldığından beri gördüğü en kanlı haftayı yaşatmıştır.

22 Şubat 2014'de Maidan protestoları

sirasında 22 Şubat için bir görev değişimi oylaması planlanmıştır. Oylama öncesinde ülkeden kaçan Yanukoviç, Rusya'ya ulaşmıştır. Ukrayna parlamentosu, kapalı oy ile geçici hükümeti seçmiştir. AB ile anlaşma ve Timoşenko'yu serbest bırakmayı onaylayan bir oylama daha gerçekleştirilirken, Yanukoviç'i protestolar sırasında gerçekleşen ölümlerden sorumlu tutarak hakkında bir yakalama emri çıkarılmıştır.

Mart 2014'de Rusya'nın, Ukrayna'da yaşanan hükümet değişiminin bir darbe olduğunu kabul ettiğini açıklamasının ardından, Kırım Yarımadası etrafında silahlı kuvvetler görülmeye başlanmıştır. Putin, başlangıçta askerlerin Rus askeri olduğunu inkâr etse de bir süre sonra durum kabul edilmiştir. Bu sırada Ukrayna'ya bağlı Özerk Kırım Cumhuriyeti Parlamentosu bir referandum düzenleyerek %97'lik bir oran ile Kırım'ın Ukrayna'dan ayrılıp Rusya'ya katılmasına karar vermiştir.

18 Mart 2014'de Putin'in, Rus Parlamentosuna yaptığı bir duyuru ile Kırım'ın Rusya'ya dâhil oluşunun kesinleşmesi, II. Dünya Savaşından beri Avrupa sınırlarının ilk kez silahlı güçlerin dâhil olduğu bir şekilde değişmesine sebep olmuştur. Cevaben ABD ve Avrupa, Rusya'ya yaptırımlar uygulamaya başlamıştır.

Nisan 2014'de 40.000'den fazla Rus askerinin Ukrayna'nın doğusunda toplanması ile Donbas bölgesinde karışıklıklar yaşanmaya başlamış, Donbas'ta bugün de devam eden karışıklıklar güncel krizin önemli bir sebebi olmuştur.

Mayıs 2014'de Batı yanlısı politikaları ile tanınan eski bir bakan ve Ukrayna Ulusal Bankası Konsey Başkanı olan Petro Poroşenko, Ukrayna'nın devlet başkanı seçilmiştir.

9 Eylül 2014'de Rusya, Ukrayna, Fransa ve Almanya'dan temsilciler, Donbas'taki karışıklıkların dinmesi amacıyla ilk Minsk Anlaşmasını imzalamışlardır. Ukrayna ve Rusya arasında kırılgan bir ateşkes olan Minsk Anlaşması kısa sürede bozulmuş ve çatışmalar yeni yılda da devam etmiştir.

Şubat 2015'de Minsk grubu, Belarus'ta savaşa son vermek için daha başarılı bir

yöntem bulmak üzere tekrar toplanmış ve 2. Minsk Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma başarıya ulaşmamış, 2014'ten bu yana 14.000'den fazla insan hayatını kaybetmiş, binlerce kişi yaralanmış ve milyonlarca insan göç etmiştir. Kırım'ın Rusya'ya katılması ve Ukrayna'nın doğusundaki çatışmalar, Ukrayna kamuoyunu Batı'ya doğru iterek NATO ve AB'ye olan ilgiyi güçlendirmiştir.

2016-2017'de Donbas'ta çatışmalar devam ederken, Kiev'in elektrik şebekesine yapılan ve büyük bir elektrik kesintisine neden olan saldırı da dâhil olmak üzere bir dizi siber saldırı düzenlenmiştir. 2017'de büyük çaplı bir saldırı, ulusal banka ve elektrik şebekesi de dâhil olmak üzere önemli altyapıları etkilemiştir. Rusya'dan gelen siber saldırılar günümüze kadar devam etmiştir. Şubat krizine dek en son büyük saldırı Ocak 2022'de hükümetin web sitelerini hedef almıştır.

Nisan 2019'da Poroşenko'nun ülkeyi Rusya ile sürekli bir çatışma halinde tutan ve ekonomik durgunluğa sürükleyen politikalarının büyük tepki çekmesini takiben, Ukrayna'da tanınan komedyen ve aktör Victor Zelenskiy yeni devlet başkanı seçilmiştir. Seçim kampanyalarında Zelenskiy, Rusya ile olan çatışmanın biteceği ve Donbas'taki savaşın son bulacağını vaat etmiştir. Zelenskiy'in hedefe ulaşmak için ilk çabaları, dönemin ABD Başkanı Donald Trump'ın yaklaşımı ile sekteye uğramıştır. Ukrayna'ya ABD askeri yardımını kesen Trump, çözüm bulunması için Ukrayna'nın Putin ile çalışması gerektiğini savunmuştur.

Nisan 2021'de Rusya, "askeri tatbikat" amacıyla Ukrayna sınırlarına yaklaşık 100.000 asker göndermiştir. İşgal olasılığının düşük olduğu düşünülse de Zelenskiy NATO'ya dâhil olmak için bir zaman çizelgesi belirlenmesi adına liderlere çağrı yapmıştır. Ay sonuna doğru Rusya, askerlerini geri çekeceğini belirtse de binlerce asker sınırlara yakın yerleşime devam etmiştir.

Ağustos 2021'de Zelenskiy, Beyaz Saray'da ABD Başkanı Joe Biden ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. ABD, Rusya tehdidine karşı Ukrayna egemenliği ve toprak bütünlüğüne bağlı olduğunu fakat Ukrayna'nın NATO'ya katılmak için gereken şartları sağlanmadığını belirtmiştir. Kasım

2021'e geldiğinde Rusya'nın Ukrayna sınırındaki askeri birliklerini yenilemesinin NATO'yu endişelendirdiği söylenebilir. ABD Savunma Bakanı Lloyd Austin'in o dönemde yaptığı açıklamaları şöyleydi: "Sayın Putin'in neyin peşinde olduğundan tam olarak emin değiliz, ancak bu hareketler kesinlikle dikkatimizi çekiyor".

17 Aralık 2021'de Biden'ın, Putin'le bir telefon görüşmesi gerçekleştirerek Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ciddi sonuçları olacağını bildirmesinin ardından Putin, tartışmalı bir dizi güvenlik talebi yayınlamıştır. Talepler, Ukrayna'nın NATO'ya üye olmasının kalıcı olarak engellemesini, Balkanlar ve Romanya da dâhil olmak üzere 1997'den sonra ittifaka katılan ülkelerde konuşlanmış NATO kuvvetlerinin geri çekilmesini içermiştir.

26 Ocak 2022'de ABD ve NATO'dan temsilciler, Putin'in taleplerine yazılı yanıtlarını vermişlerdir. Yanıtlarda yetkililer, Ukrayna'nın NATO'ya katılmasına engel olamayacaklarını ancak silah kontrolü gibi daha küçük meseleler üzerinde müzakere etmeye istekli olduklarını belirtmişlerdir. Ocak ayı boyunca ABD, Rusya ve Avrupa'dan lider ve diplomatlar olası bir krizi önlemek için defalarca bir araya gelmişlerdir. Rusya Dışişleri Bakan Yardımcısı Sergei Ryabkov ABD'li yetkililere Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etme planı olmadığını belirtirken, 23 Ocak 2022 ABD'nin Ukrayna elçiliğinde bulunan personelin ülkeden ayrılmasını istediği gün olmuştur. NATO ve ABD, savaş ihtimaline karşı askeri birliklerini hazırlamaya başlamışlardır.

21 Şubat 2022'de Şubat ayı boyunca diplomatik çabalar Avrupa'da hız kazanırken, savaş ihtimali daha yüksek tondan konuşulur hale gelmiştir. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron ve Almanya Başbakanı Olaf Scholz, Moskova ile Kiev arasında seyahat etmiştir. Biden, Almanya'dan Romanya'ya 1.000 ABD askerinin hareketini ve Polonya ve Almanya'ya 2.000 ek ABD askerinin konuşlandırılmasını onamıştır. Belarus, Ukrayna'nın kuzey sınırlarında konuşlanmış yaklaşık 30.000 Rus askeri ile 10 Şubat'ta ortak askeri tatbikata başlamıştır. ABD ve Birleşik Krallık, vatandaşlarını 11 Şubat'ta Ukrayna'dan ayrılmaya çağırmıştır. Savaş söylentileri arasında Putin bir süredir merakla beklenen ulusa sesleniş

konusmasını gerçekleştirmiş ve Ukrayna'nın ayrılıkçı Donetsk ve Luhansk bölgelerini tanıdığını açıklamıştır.

24 Şubat 2022'de Putin'in açıklamasını ülkelerin Rusya'ya yaptırım kararları ve uyarıları takip ederken, 24 Şubat'ta Rus birlikleri Ukrayna'nın doğusunda bulunan Donbas'ta askeri operasyona başlamıştır. Sabah saatlerinde bir ulusa sesleniş konuşması daha gerçekleştiren Putin, ayrılıkçı yönetimlerin Rusya'dan askeri yardım talep ettiklerini, operasyona bu yüzden başladığını belirtmiştir. Ukrayna Devlet Başkanı Zelenskiy ise Rusya'nın askeri altyapı ve sınır muhafızlarına saldırı başlattığını doğrulamıştır. Bütün uluslararası baskılar, BM, AB, AGİT, G-7 ve Avrupa Konseyi gibi uluslararası örgütlerin Rusya'yı ve lideri Putin'i kınamalarına ve Ukrayna'yı işgale son vererek askerlerini geri çekmesi yönündeki kararlarına rağmen Rusya; Ukrayna'yı işgale, askeri operasyonlarına ve sivil yerleşim yerlerini vurmaya bir aydır devam etmektedir. Putin ve 146 milyon Rus vatandaşı bu uluslararası suçun bedelini ekonomik ve siyasi olarak çok ağır bir şekilde ödeyeceklerdir.

HALUK ÜNALDI: 'PERŞEMBENİN GELİŞİ...'

1989 yılının sonbaharında Berlin duvarının yıkılması ve takibinde Varşova Pakti'nin dağılması ile birlikte nükleer denge üzerine varlığını sürdüren 'soğuk savaş' yıllarının da sonuna gelindiği kabul edildi ve bütün dünya derin bir nefes aldı. Bu süreci NATO büyük bir zafer, Rusya ise veya en azından Berlin duvarının yıkılma sürecinde Doğu Berlin'de genç bir yüzbaşı olarak görev almış olan Viladimir Putin, bir yenilgi olarak algıladı. 1949 yılındaki kuruluşundan itibaren toplamda dokuz genişleme dalgası yaşayan NATO, bu genişlemelerin beş tanesini soğuk savaşın sona ermesini takiben yaşamıştır. 1999'da Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya'nın pakta üye olması ile başlayan genişleme süreci, 2004'de Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Romanya, Slovakya ve Slovenya, 2009'da Hırvatistan ve Arnavutluk, 2017'de Karadağ ve son olarak da 2020 yılında Kuzey Makedonya'nın NATO'ya üye olması ile devam etmiş ve NATO 30 üyeli dev bir savunma paktına dönüşmüştür. Ülkelerin tarihinde oldukça kısa bir süre olan 30 sene içinde NATO'nun bu hızlı büyümesi ve



HALUK ÜNALDI
PARADIGMA CONSULTANCY

doğruya doğru sürekli genişlemesi, Rusya'da çok ciddi bir güvenlik endişesi yaratmıştır. Bu endişe, 1962 yılında Sovyetler Birliği'nin Küba'ya füze yerleştirmesi sonrasında ABD yönetiminde ortaya çıkan endişeye benzer bir durumdur. NATO'nun doğruya doğru genişlemesinin son halkasını oluşturacak olan Ukrayna'nın da pakta giriş sürecinin konuşulmaya başlanmış olması Rusya'da güvenlik endişelerinin artmasına yol açmış ve NATO'ya artık dur deme ihtiyacını duymuştur. Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı ile başlayan sıcak çatışmaların nasıl sonuçlanacağı konusunda birkaç seçenek ortaya konabilir. Bu aşamada en kritik soru; Rusya'nın siyasi hedeflerine ulaşmasına kadar devam etmesi beklenen bu sıcak çatışmalar küresel bir çatışmaya dönüşür mü?

Rusya'nın veya daha doğru bir ifade ile Putin'in siyasi hedeflerinin ne olduğunu bilemiyoruz, ama çatışmaların ne yazık ki sivil halkı da içerecek şekilde Ukrayna içine yayılması dikkate alındığında bu siyasi hedeflerin en azından olayların başlamasına neden olan Donbass Bölgesi ile sınırlı olmadığı açıktır. 'Rusya'nın Ukrayna'yı işgali küresel bir çatışmaya dönüşmez' diyor ve/veya Putin'in stratejisini anlamak istiyorsanız, oyunlar teorisi kapsamındaki 'Uçurumun Kenarı Stratejisi' ve onun geliştirilmiş versiyonu olan 'Brinkmanship Stratejisi' ile

1962 yılında yaşanan 'Küba Füze Krizi'ni incelemenizi öneririm. Gelişmelere askeri olarak bir girişimde bulunma konusunda isteksiz olan NATO'nun üye ülkelerinin Rusya'ya yönelik yaptırımlarını ölçüsüz olarak arttırmaları ve Rusya'yı ekonomik olarak fazlaca köşeye sıkıştırması halinde ise Rusya'nın bir gerekçe bularak çatışmayı genişletmesi de olası bir alternatiftir. ABD'nin Irak'ta 'biyolojik silahlar geliştiriliyor' gerekçesine benzer bir söylem içinde olan Rusya'nın, gerçek olmasa bile, 'Ukrayna'ya silah yardımı yapılıyor' şeklinde bir gerekçe ile çatışmaları kolaylıkla batıya doğru genişletmesi de mümkündür.

Nükleer bir çatışma riski var mıdır? Böyle bir çatışmanın kazananı olmayacağı gerçeği ile rasyonel düşünüldüğünde böyle bir risk olmaması gerekir, ama 'uçurumun kenarı' stratejisine göre, rakipler birbirlerini 'uçurumun kenarında' fazla iteklemeleri halinde, bir tarafın istenmeden aşağı yuvarlanabileceği ve nükleer seçeneğine de başvurabileceği olasılığını da gözden uzak tutmamak gerekir. İçinde bulunulan durum, 'Küresel VUCA' olarak tanımlanabilir. Nedir, VUCA? VUCA kavramı ilk olarak ABD ordusu tarafından Afganistan'daki çatışma ortamını açıklamak için ortaya atılmış olup, bilgi eksikliğinin olduğu bir ortamda belirsiz ve dinamik olarak değişen kaotik durumu anlatmaya çalışır. VUCA; 'Volatile, Uncertain, Complex, Ambiguous' kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmekte olup, kısaca değişken, belirsiz, karmaşık ve muğlak ortamları tanımlamaktadır. Bu kavram; ilk kullanıldığı yıllarda lokal bir bölgeyi ve askeri ortamı anlatıyordu. Günümüzde ise, küresel bir ortamı anlatmaktadır. Üstelik içinde bulunulan ortam sadece askeri olarak değil, ekonomik olarak da VUCA olarak tanımlanabilmektedir.

Hem NATO, hem de Avrasya perspektifinden 'kanat ülke' konumunda olan Türkiye çok karmaşık geo-politik bir ortamdır. Kontrol etmekte olduğumuz boğazlar nedeni ile daha da stratejik bir hale gelen konumuz zorluklar yanında fırsatlar da içermektedir. Önemli olan; bu fırsatları değerlendirebilecek stratejileri üretmektir. Henry Kissenger stratejiyi 'toplumların kendi geleceklerini güven altına almak üzere yaptıkları' olarak tanımlamaktadır. Ülkemizi önce güven altında tutacak, daha

sonra da fırsata dönüştürecek stratejileri üretebileceğimize inanmak istiyorum.

UFUK TEKER: RUSYA İLE UKRAYNA ARASINDAKİ SAVAŞ KARMAŞIK BİR DURUM YARATYOR

Bariş denizi olarak adlandırdığımız ve bunun ana sebebinin Montrö Konvansiyonu olduğuna inandığımız büyü, maalesef Karadeniz'e kıyısı olan, yoğun ve çok yönlü ilişkilerimiz olan iki ülke arasında uzun süredir devam etmekte olan gerilim sonunda sıcak geçen ay çatışmalara dönüşerek bozuldu. Bilindiği üzere, bölgede hali hazırda yüksek olan gerilim Rusya'nın 23-24 Şubat 2022 tarihlerinde efektif olarak Ukrayna topraklarına askeri müdahalede bulunmasıyla uluslararası medya ve dünya liderleri tarafından da belirtildiği üzere tam olarak bir savaş durumuna dönüşmüştür. Bu durum başta bölgede yaşayan Ukrayna halkı olmak üzere tüm etkileşimde bulunan çevrelere ciddi etkileri oluşmaya başlamıştır. Bu sürecin politik ve siyasi tarafını değil, ama denizcilik ve özellikle deniz sigortaları perspektifinden incelemek isterim.

Denizcilik ve deniz sigortaları boyutundan incelendiği takdirde Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan çatışma durumu oldukça karmaşık bir durum ortaya koymaktadır. Mümkün olduğunca basitleştirmeye gayret edeceğim. Denizde yük ve yolcu taşıyan armatörler ve gemi işletmecileri yaptıkları seferlerin başında yükünü taşımak isteyen taraflar ile bir taşıma sözleşmesi yapmaktadırlar. Bu taşıma sözleşmeleri genellikle belli formlarda oluşturulmuş tip sözleşmeler vasıtası ile olmaktadır. Savaş durumu başladıktan sonra Ukrayna limanlarına gitmek üzere yola çıkmış olan veya çıkmak üzere olan birçok gemi bulunmaktadır. Taşıma sözleşmelerinde genellikle bulunan "force majeure" diye ibare vardır ki, bu sözleşmeyi geçersiz kılar. Genel olarak bakıldığında, "force majeure" yani "mücbir sebep" kavramı sözleşme kurulduktan sonra ortaya çıkan, önceden tahmin edilemeyen ve ifayı etkileyen durumlar olarak açıklanabilir. Rusya Ukrayna savaşı kapsamında Ukrayna limanlarından yükleme yapılamaması bu kapsamda değerlendirilmektedir. Öyle ki, savaş riski sebebiyle armatör ve gemi kaptanları bu bölgeye girmekten kaçınılabileceği gibi uluslararası hukukta da Ukrayna limanları



UFUK TEKER
TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

an itibariyle "hukuken güvensiz" kabul edilmektedir. Benzer olarak Ukrayna'nın limanlara girişi engelleyen uygulamaları olduğu gibi Rusya'da Kerç Boğazı'ndan giriş ve çıkışı kapatmıştır.

Bu süreç esnasında bir başka konu yine denizde yük taşıyan armatör/gemi işletmecisi ve deniz sigortacılarını çok doğrudan etkilemektedir. Rusya için tüm dünya ülkeleri tarafından peşi sıra ilan edilmiş olan ambargo duyuruları sigorta şirketlerini teminat vermek esnasında çok doğrudan etkilemektedirler. Verilecek olan teminatların ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler ambargo listesinde bulunan taraflar ile ilintili olmamasına azami dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere aşağıdaki ülkeler deniz ticaretinde yaptırım (sanction) uygulanan ülkeler arasında bulunmaktadır;

- İran
- Suriye
- Venezuela
- Kore Demokratik Cumhuriyeti
- Kırım
- Küba
- Belarus

Yoğun ticari ilişkiler bulunduğumuz komşularımızın ambargo kapsamında ciddi yaptırımlara tabi tutulması bizleri de doğrudan etkileyeceği bir sürece

girmiş bulunmaktayız. Hele Rusya ile ilgili ambargo kapsamının genişletilmesi bizleri Türkiye olarak çok yoğun bir şekilde etkileyecektir. Deniz sigortacıları mevcut süreci değerlendirirken şu durumları sorgulayacaklardır. Savaş süreci öncesinde Ukrayna limanlarına gitmiş olan gemiler ve sonrasında bu limanlara gidecek gemiler farklı değerlendirmeye tabi tutulabilecektir. Zira sürecin öncesinde sefer sahasında bulunan bu limanlara gitmiş gemilerin durumu değerlendirirken bakış açısı ile çatışmaların başlaması sonrasında yapılacak olan seferler aynı değerlendirmeye tabi olmayacaktır. Şu anda Ukrayna limanlarına 94 adet yabancı bayraklı gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin yaklaşık ¼ oranındaki gemi Türk sahilidir.

P&I sigortaları açısından konuya bakıldığı takdirde, geminin P&I sigortacının başlıca sorumlulukları yüke karşı olan sorumluluklar, personele karşı olan sorumluluklar, çevreye karşı olan sorumluluklar ve 3'üncü şahıs sorumlulukları olarak ana başlıklar olarak ifade edersek. Olası bir bombalama neticesinde yüke ve çevreye karşı oluşacak sorumluluklarda gemi işleteni hukuken sorumlu tutulamayacağını farz edebiliriz. Örnek vermek gerekirse; gemiye bombalı bir saldırı yapılması neticesinde gemide bulunan yükün hasar gördüğünü farz edersek, bu kapsamda geminin bir sorumluluğu bulunmayacaktır. Burada yük üzerinde oluşacak olan hasar yük sigortacısının savaş riskleri klozu altında ödenebilecektir. Gemi personelinin ölüm ve yaralanmasında yine donatan/gemi işleteni kusurlu olmasa bile P&I sigortalarında bulunan War P&I teminatı devreye girebilecektir. Ölüm ve tedavi masrafları bu kloz altında ödenebilecektir.

Çok teknik detaylara girmeden Gövde Sigortaları açısından konu değerlendirilirse; bir gemide bulunması gereken "Tekne Makine Sigortası Teminatı" ve "Harp Grev Riskleri" teminatı bulunmalıdır. Bu sigortalar P&I sigortaları gibi zorunlu sigorta teminatları değildirler. Armatörlerin isteklerine göre yapılan sigorta tipleridirler. Bu süreçte isminden de belli olacağı üzere Harp ve Grev Sigortaları teminatı devreye girecektir. Klasik harp ve grev sigortası sefer sahaslarının Londra' da bulunan Joint War Komite isimli bir kurum dünya üzerinde

bulunan politik riskleri değerlendirerek oluşan durumlara göre sigortacılara ve ilgili tüm kurumlara sefere savaş riskleri açısından uygun olmayan bölgeleri ilan ederler. Rusya Ukrayna gerginliği esnasında da 15 Şubat 2022 tarihli JWLA-028 numaralı sirküleri ile riskli bölgeler olarak adlandırılan listeye “Rusya ve Ukrayna Devletlerine ait Karadeniz ve Azak Denizi limanlarının” eklendiği duyurulmuştur. Bu ek riskli bölgeye teminat verip vermemek ve verilecekse ne kadar prim verileceği konusu artık sigortacı ve reasürörlerin risk değerlendirmesi ile belirleyeceği bir tutar olacaktır.

Riskli bölgelere seferler için sigortacılar genellikle 7 günlük teminat vermektedirler. Anlaşılmış prim tutarı üzerinden gemi 7 gün müddetince harp ve grev riskleri teminatı altında olmaktadır. Teminata konu prim gemi bedeli üzerinden hesaplanmaktadır. Son Karadeniz’ de suların ısınması neticesinde bu 7 günlük teminatın primi gemi bedelinin %5’i gibi çok yüksek oranlara kadar yükselmiş olup, teminat bulmakta güçlükler çekilmiştir ve hala çekilmektedir. Gemilerin ise taraflarca vurulmaya devam ediyor olması da primlerin yüksek seyretmesine sebep olmakta olduğu açıktır. Şu ana kadar birisi Türk sahipli olmak üzere 4 gemi vurulmuştur. Bu süreç içerisinde sigorta temininin mümkün olmaması veya fahiş prim seviyeleri sebebi ile teminat almanın imkansız olması sebebi ile Türkiye Hazinesi bağlısı bulunan Özel Riskler Yönetim Merkezi Türk sahipli gemilerde uygulanmak üzere bir teminat geliştirme çalışmaları başlatmıştır. Çalışma ilk öncelikle Toprak Mahsulleri Ofisi’nin ithal etmekte olduğu yükler için geliştirilen bir ürün ile başlamış sonrasında hava ve deniz araçlarının gövde harp risklerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Henüz resmi gazetede yayınlanmamış olsa bile elde edilecek Hazine garantisi ile Türk armatörlere sigorta teminatı daha makul prim şartları ile sağlanarak Türk Denizciliğinin desteklenmesi hedeflenmektedir. Umarım bu proje en kısa zamanda vücuda gelir ve ağırlıklı olarak Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren Türk armatörlerine sahip oldukları sefer bölgesinde hakimiyet sağlamak şansı doğar. Sağlıklı ve barış dolu günler dilerim...

YUSUF ZİYA ŞİPAL: UKRAYNA RUSYA JEOPOLİTİK KRİZİ VE KARADENİZ ROTALARINA OLASI ETKİLERİ

Karadeniz tarih boyunca üstünlük mücadelelerine sahne olan, tahakküm kurana ekonomik, siyasi ve stratejik üstünlük sağlayan önemli bir iç denizdir. Jeopolitik kuramlara göre Karadeniz bir merkez konumdadır. Kenar Kuşak Teorisine göre (Spykman) Asya ve Orta Doğu, Karadeniz sayesinde Avrupa’ya bağlanmaktadır. Bu bağ, ekonomik, siyasi ve politik sonuçlar doğurabilen bir bağıdır. Karadeniz’de oluşan ticari denizcilik rotalarının temelinde bu jeopolitik yaklaşım vardır. Hakkında tüm emperyalist güç odaklarının plan ve projelerinin bulunduğu bu deniz, ülkemiz açısından ayrıca büyük bir öneme sahiptir. Çünkü bu denizin sıcak denizlere ve farklı ticari denizcilik rotalarına bağlanan kapıları sınırlarımız içerisinde bulunmaktadır.

Bazı kaynaklar Karadeniz’i dar ve geniş anlamıyla farklı şekillerde tanımlamaktadır. Buna göre dar anlamı, sadece bu iç denize kıyısı bulunan ülkeleri ifade etmektedir. Bu ülkeler; başta ülkemiz olmak üzere diğer beş egemen devlet yani, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan’dır. Yine bazı kaynaklar Abhazya Bölgesi’ni de bu ülkeler sınıfında değerlendirmektedir, ancak bu bölge başta Birleşmiş Milletler olmak üzere diğer pek çok ülke ve uluslararası otorite tarafından tanınmamaktadır. İsmi andığımız bu ülkelerin Karadeniz’e kıyı uzunluklarını hatırlamakta fayda var, ancak öncelikle geniş anlamıyla “Karadeniz neyi ifade ediyor?” buna bakalım. Karadeniz Havzası tabirini duymuşuzdur, havzadan bahsediyorsak, nehirleri ve nehirlerin sınırlarından geçtiği ülkeleri de aklımıza getirmeliyiz. Karadeniz’i geniş anlamıyla tanımlamak istersek işte kendisine dökülen nehirler ve bu nehirlerin ilişkilendirdiği ülkeleri de tanıma dahil etmeliyiz. Böylece Karadeniz Havzası, Dinyeper, Tuna, Dinyester ve Don nehirlerinin güzergahında bulunan (bu nehirler Karadeniz’e akmaktadır) ve Doğu Avrupa’dan Kafkaslara kadar olan bir bölgeyi ve bu bölgedeki 23 ülkeyi temsil eden bir coğrafi konumdur. Karadeniz, İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi’ ne ve oradan da Çanakkale Boğazı ile Ege- Akdeniz’e bağlanırken Kerç Boğazı ile de Azak Denizi’ne bağlanır. Kerç Boğazı, Kırım Yarımadası ile Rusya ana karası



DR. YUSUF ZİYA ŞİPAL
AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİ., SÖKE
İŞLETME FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ

arasında kalan ve Azak İç Denizi’ne bağlantı sağlayan bir coğrafi konumdadır. Rusya’nın Kırım’ı ilhakı ile kontrolü Rusya’ ya geçmiştir. Karadeniz Bölgesi’ne kıyısı olan ülkelerin kıyı uzunluklarına baktığımızda Türkiye, Rusya ve Ukrayna’nın toplam sahil şeridi uzunluğunun toplamın neredeyse %80’lik kısmını teşkil ettiğini görüyoruz. Toplam içinde ülkemizin payı ise yaklaşık %35’lik kesimdir. Türkiye’nin Karadeniz’deki sahil şeridi uzunluğu 1700 km olup Karadeniz’ in toplam kıyı şeridi uzunluğu 4869 km’dir.

Bölgeyi; Karadeniz’ e kıyısı olan ülkeler, Karadeniz’e kıyısı olan ülkelere komşu ülkeler ve Karadeniz etki alanındaki ülkeler şeklinde ele alırsak; bölgedeki ticari taşımacılık potansiyeli hakkında daha geniş bir perspektiften meseleyi ele almış oluruz. Potansiyelin bu kadar büyük olması, bölgede pek çok ekonomik işbirliği anlaşması doğurmuştur. Bu anlaşmalar çoğunlukla etki alanı tanımındaki ülkelerin taraf olduğu oluşumlardır. Bu yüzden Ukrayna ve Rusya da bu organizasyonların bir parçasıdır. Bu oluşumlar, sadece ekonomik işbirlikleri işlevi görmemiş aynı zamanda bölge ülkeleri arasında güvenliğin sağlanması, mevcut barış ortamının devam etmesi adına da fonksiyonel olmuştur. Ancak ABD’nin AB’yi ve NATO’yu kullanarak genişleme, etki- nüfuz alanını artırma girişimleri bütün bu oluşumlara

zarar vermiş, sonuçta Rusya'nın da karşı hamle yapmasına ve savunmacı stratejiler geliştirmesine neden olmuştur. Coğrafi açıdan Karadeniz, önemli bir enerji havzası olan ve Kazakistan, Azerbaycan, İran, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan'dan oluşan bölgeyi de kapsar. Bu bölge enerji ticareti açısından da stratejik değere sahiptir. Bölgedeki enerjinin transferi için temelde iki emperyalist güç mücadele içindedir. Bunlardan biri doğal olarak Rusya'dır. Rusya bölgedeki nüfuzunu kaybetmeden bu enerji transferini kendi isteği doğrultusunda kontrol etme çabasıdadır. Bu kontrolü sağlayamazsa bölgede de tahakküm gücünü kaybetme riskiyle karşı karşıyadır. Diğeri ise ABD'dir. ABD kendi şirketleri ve AB üyesi merkez ülkeler kanalıyla, Rusya'ya muhtaç olmadan bölgenin enerji kaynaklarına ulaşma çabası içindedir. Bu amaçla Rusya dışında alternatifler geliştirmekte, kendi şirketlerini bölgedeki projelere ortak etmeye çalışmaktadır. Hedefine ulaşabilmek için ülkemizin de içinde bulunduğu enerji koridorları ve boru hatları projeleri geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Özellikle AB ülkelerinin Rusya Federasyonu'na enerji açısından bağımlılığı, bu kaynağın kesilmesi durumunda ciddi krizlere ve maliyetlere neden olacaktır.

ABD ve AB'nin bölgedeki yayılmacı politikaları Rusya'nın karşı stratejik hamleleri ile karşılık bulmuştur. Meselenin temelinde Rusya'nın, kendi emperyalist hedefleri doğrultusunda, dağılan SSCB ülkeleri ile birlik oluşturma çabası yatar. Çünkü birlik ülkeleri dağıldıktan sonra kendi bağımsızlıklarını ilan etmiş ve devamında batı yanlısı politikalar izlemeye başlamışlardır. Bu politikalar, çözülme sürecinde bölgede Avrupa Ülkelerinin ve ABD'nin temelini attığı hamlelerdir. Devamında, yüzünü batıya dönen bu ülkeler üzerinde nüfuzunu kaybetmeye başlayan Rusya Federasyonu, fiziki sınırlar itibarıyla de çevrelenmeye başladığını görmüş ve karşı hamlelerini bunun üzerine geliştirmeye başlamıştır. Önceleri Türkiye'nin de çoğu zaman liderlik ettiği ya da fiili olarak katıldığı ekonomik ya da güvenlik temelli bölgesel oluşumlar Karadeniz de bir çatışmayı engellemiş, bölgede geçici de olsa barışın tesisine katkı sağlamıştır. Ancak renkli devrimlerle başlayan süreçler

beraberinde bazı bölge ülkelerinin AB'ye ve NATO'ya kabul edilmesi ile devam edince aktif karşı hamle Rusya açısından zaruri olmuştur. Ukrayna'daki önce Rusya yanlısı hükümet, arkasından isyanlar ve AB yanlısı yeni yönetim bölgedeki jeopolitik risklerin boyutunu gözler önüne sermiştir. Rusya, karşı hamle olarak önce Kırım'ı ilhak etmiş daha sonra Donbass Bölgesi temelinde yeni bir askeri harekâtı başlatmıştır. Luhansk ve Donetsk, Donbass bölgesinin iki önemli şehridir ve birer Halk Cumhuriyeti olarak Rusya tarafından tanınmıştır. Başlayan askeri operasyon Donbass Bölgesi'nin Rusya etki alanına dahil olması sonucunu doğurmuştur. Bu bölge sadece siyasi açıdan stratejik öneme sahip değildir. Avrupa'nın dördüncü büyük maden alanıdır ve geniş kömür yatakları bulunmaktadır. Bu madenlerin önemli bir kısmı Karadeniz aracılığıyla bölge ülkelere ve boğazlar kullanılarak farklı coğrafyalara ihraç edilmektedir. Bu da önemli bir gemi trafiği oluşturmaktadır. Ancak Kırım'ın ilhakı ve son askeri çatışmalar neticesinde riskli bölgeler rotalardan çıkarılmıştır. Henüz Kırım kıta sahanlığında kayda geçmiş müdahale olmamakla beraber bu bölge yüksek risk içeren bir güzergâh olarak değerlendirilmektedir. Kırım bu stratejik konumu ile Rusya için büyük önem arz etmektedir ve tarihsel açıdan da Rusya bu bölgeyi kendisine ait kabul etmektedir.

KARADENİZ' E KIYISI OLAN ÜLKELERİN MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGELERİ



Kaynak: Ukr Shipping Company

Resimde Karadeniz' e kıyısı olan ülkelere ait Münhasır Ekonomik Bölgeler görülmektedir. Sarı çizgi ile belirtilen alanlar uluslararası kabul gören alanlardır. Kırım Yarımadası ise Rusya'nın ilhakı ile beraber statüsü muvazaalı bir konumdadır. Ancak görüldüğü gibi kıta sahanlığı açısından oldukça önemli bir bölgeyi kapsamaktadır. Dolayısıyla

bu bölgede gerçekleşen taşımacılık hizmetleri her zaman birtakım sorunlara açıktır. Kırım sorunu Rusya ve Ukrayna arasındaki çatışmaların da temelinde olan hususlardan biridir. Hatta mevcut askeri operasyonların çözümü için taraflar masaya oturduklarında Rus tarafının ileri sürdüğü ilk argümanlardan biri olduğu bilinmektedir. Rus tarafı, barış görüşmelerinde ilerleme sağlamanın koşullarından biri olarak Kırım'ın ilhakının Ukrayna tarafından tanınmasını ileri sürmektedir.

KARADENİZ'DE DOĞALGAZ BORU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE

Aşağıdaki görsel Karadeniz'deki doğalgaz boru taşımacılığına aittir. Enerji Bakanlığı'nın resmi sitesinden alınmıştır. Görüldüğü gibi Rusya ile Karadeniz üzerinden iki önemli doğalgaz hattı ile doğalgaz ticareti yapmaktayız. Doğalgaz açısından Rusya'ya %60 seviyelerinde bir bağımlılığımız söz konusudur. Bu da sürdürmekte olduğumuz dengeler siyasetinin temel nedenidir.

Rusya henüz bu hat temelli stratejik bir hamle gerçekleştirilmemiştir, ancak Ukrayna ile İHA ve SİHA işbirliğimiz ileride Rusya'nın bu kozu kullanmasına neden olabilir. Yine de Türkiye'nin daha önce Kırım meselesinde olduğu gibi başarılı bir denge siyaseti sürdürdüğü düşünülebilir. Mavi Akım ve Türk Akımı Karadeniz üzerinden Rusya Federasyonu ile gerçekleştirdiğimiz iki önemli hattır. Zaman içerisinde Rusya'nın bu projelerine alternatifler geliştirilmek istenmiştir. Bu çabalar Rusya'ya olan Avrupa'nın enerji bağımlılığını azaltma gayretidir ancak Rusya enerji kartını stratejik anlamda çok iyi kullanmış, zaman zaman AB ülkelere farklı tarifeler uygulayarak politikalarında ortak hareket etmelerini önlemiştir. Aşağıdaki resim BOTAS'ın resmi internet sitesinden alınmıştır.



KARADENİZ' DE RO- RO VE FERRY TAŞIMACILIK HATLARI



Görselde Karadeniz' deki Ro-Ro hatları belirtilmiştir. (Resim, Gemi Tanımlama Sistemi uygulamalarının aplikasyon versiyonları kullanılarak oluşturulmuştur). Bunun yanında İstanbul- Köstence ve Rize- Poti hatları da mevcut olup aktif olarak kullanılmamaktadır.

Zonguldak limanı çıkışlı hatlarda çıkış ve varış ile ilgili herhangi bir soruna dair bilgi paylaşımı yoktur. Sadece ürün bazında taşıma talebinde düşüşler olmaktadır ancak mevcut askeri durumun böyle bir sonuç doğurması normal karşılanabilir. Ro-Ro hatlarına baktığımızda, bölge ülkeleri arasında yoğun bir trafiğin olduğu fark edilmektedir. Ancak bu hatlar üzerinde Rusya ve Ukrayna'nın sınır komşusu konumları sayesinde önemli bir baskı oluştuğu söylenemez.

Yine de bölge ülkelerinin Rusya'ya uygulanacak ambargolar konusunda fiili katılım sağlaması mevcut rotalarda değişikliklere neden olabilir. Resimde Trabzon Sochi (Soçi) arasında bir Ro-Ro hattı görülmektedir, ancak 2009 yılında Rusya'nın bu limanı yük trafiğine kapatması ile beraber bu hattın yükü Samsun Limanı'na kaydırılmıştır. Ağırlıklı olarak bu limanlarda Türk tarafının malları çoğunlukla Akdeniz Bölgesi'nden tırlarla gelen tarımsal ürünlerdir. Rusya, Türkiye'den ithal ettiği meyve ve sebzeleri de tıpkı doğal gaz kozunda olduğu gibi zaman zaman kullanmakta ve bu ürünlerin ithalatı ile ilgili türlü bahaneler ileri sürerek aksamalara neden olmaktadır. Ürünlerin mamul haline gelmesi ve sevkiyatı sürecinde mağdur olan tarafların serzenişleri zaman zaman basına da konu olmaktadır.

UKRAYNA MERKEZLİ FERRY VE RO RO HATLARI

Bölgedeki çatışmalar açısından Odessa ve Novorossiysk çıkışlı hatlar daha önemli görünmektedir. Diğer bölge ülkelerinin deniz ticaretinde mevcut durum olağanüstü koşullar yaratmamıştır. Ancak Kırım kıta sahanlığı, Azak Denizi ve Kerç (Kerch) Boğazı'nda gemi trafiğinde sorunlar görülmüştür. Ülkemize bölgeden yapılacak transferler (özellikle Ayçiçek yağı) Azak Denizi'ndeki Rostov Limanı'ndan çıkış



arayışlarına girdiler. Rotalar, kontratlara göre yeniden şekilleniyor. Yakın zamanda bunların rotalara yansımaları göreceğiz. Türkiye' den özellikle Ukrayna'ya önemli bir turist akımı da yaşanmakta idi. İki ülke arasındaki anlaşmalar vatandaşlarının sadece kimlik ile turistik amaçlı gezilere imkân tanıyordu. Ancak savaş durumu yüzünden Türk turistler de farklı rotalara yönelmiş durumdadır. Belgrad ve Mısır bu turistlerin yeni ziyaret merkezleri oldu.



Kaynak: Ukr Shipping Company

yaşmaktadır. Rusya Azak Denizi'ndeki kontrolü elinde tuttuğu için bu gemilerin çıkışına izin vermemiş bu da ülkemizdeki durumun yaşanmasına neden olmuştur. Bilindiği gibi Buğday ve Ayçiçek yağı bazında ihtiyacımız olan bu ürünlerin %60'ndan fazlasını Rusya ve Ukrayna' dan ithal ediyoruz. Ukrayna'nın Azak Denizi ile bağlantısının kesilmesi Yeisk ve Rostov liman çıkışlı gemilerin takvimlerinde aksamalara neden olmuştur.

MEVCUT ASKERİ DURUMUN TÜRKİYE-UKRAYNA VE RUSYA TİCARETİNE YANSIMASI

Türkiye, 2021 yılı verilerine göre Rusya ile 21 Ukrayna ile 6 milyar dolarlık bir ticaret kapasitesine sahipti. Bizden yapılan ihracatta temel ürünler yaş meyve- sebze ve konfeksiyon ürünler olurken bu iki ülkeden ihtiyacımız olan Ayçiçek yağı, buğday ve mısırın önemli bir bölümünü ithal ediyorduk. İki ülke ile de ticaretimiz son yıllarda artış eğiliminde idi. Hemen her sene önceki döneme göre mal ve hizmet kalemlerinde yükselişler söz konusu idi. Ancak yaşanan savaş durumu nedeni ile de bu kalemler özelinde ihracatımız ciddi oranda etkilendi. Özellikle limanların kapandığı bölgelerde sevkiyat tamamen durdu. Rusya ile Ukrayna'nın siparişleri devam etmiyor. Yaş meyve ve sebze dayanıklılığı olmayan mallar olduğu için sektör temsilcileri yeni pazarlar

Birleşmiş Markalar Birliği verilerine göre; Rusya, dünyada en fazla Türk markasının mağazasının bulunduğu ülke. 650'nin üzerinde Türk markasına ait mağaza bulunan Rusya kadar Ukrayna da Türk markaları için benzer bir konumda. Yine aynı birlik verilerine göre Ukrayna' da 24 markanın toplam 260 tan fazla mağazası bulunuyor. Mevcut ortam yüzünden bu markalara sevkiyat ciddi anlamda aksıyor ve Ukrayna'daki bu mağazalar kapanmış durumda. Sektör temsilcileri sorunun çözümü için sıklıkla bir araya gelerek geleceği planlamaya çalışıyorlar. Bu markaların ötesinde Türkiye' den özellikle Rusya' ya hazır giyim ihracatı yoğun olarak gerçekleşen bir faaliyetti. Her ne kadar bu faaliyet daha çok turistlerin yanlarında götürdükleri mallar ile gerçekleşse de bu alışverişin de durma noktasına gelmesi, İstanbul' da Laleli ve Osmanbey esnafını oldukça zor durumda bıraktı. Rusya ve Ukrayna ile çelik, değerli madenler vb. farklı ürünler bazında da ciddi ticaretimiz mevcut ancak bu durumu daha detaylı bir biçimde belki takip eden süreçte irdelemek mümkün olabilir. Savaşın kazananı olmaz. Bu gerçek insanoğlunun var olduğundan beri tecrübe ettiği bir olgu olsa bile insan yine de savaşmaktan çekinmiyor maalesef. Sürecin barışa evrildiği, savaşların olmadığı bir dünya umuduyla.



T H O R
MARINE S.A.®

TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

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

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



Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

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

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

Gsm 7/24: +90 532 710 8003

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

Web : www.thormarinesa.com.tr

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

DURMAK YOK ÇALIŞMAYA DEVAM

Temelleri 27 Şubat 1962 tarihinde Gemi Mühendisleri tarafından, Galata Yolcu Salonu'nun küçük bir odasında atılan Türk Loydu, 60'uncü yılını kutluyor. Yıllar geçtikçe 7 farklı ülkede kurulu şirket ve temsilcilikleri ile klaslama ve uygunluk değerlendirme kuruluşu olarak hizmetlerine devam eden Türk Loydu Vakfı'nın Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu ile 60'uncü yıl gururunu, yapılan çalışmaları ve hedefleri konuştuk.



CEM MELİKOĞLU

TÜRK LOYDU – YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Gururumuz Türk Loydu'nun 60'uncü yılı ve sizin liderliğinizde geçen güzel bir dönem var. Şu anda Türk Loydu hangi noktada, 60'uncü yılda duygularınızı öğrenebilir miyiz?

Türk Loydu'nun 60'uncü yılında bir Gemi Mühendisi olarak bu koltukta oturmak çok büyük bir onur. Ben burayı bir gemi mühendisinin mesleğinin zirvesi olarak düşünüyorum. Gerçekten çok mutlu olduğumuz ve göğsümüzün kabardığı bir noktadayız, çok büyük emekler var.

Öncelikle bu kurumu yoktan var eden, Gemi Mühendisleri Odası'na, değerli kurucularımıza özellikle şükran borçluyuz. Türk Loydu'nun oluşmasını onlar sağladılar. Ne kadar büyük mücadelelerle bunu sağladıklarını Türk Loydu Seyir Defteri kitabını okuyarak herkes öğrenebilir. Türk Loydu Vakfı'nın yapı taşları 1962 yılında 27-28 Şubat'ta yapılan

ilk genel kurul toplantısında atıldı. Türk Loydu'nun bu günlere gelmesinde birçok önemli ismin emeği vardır. İlk aklıma gelenler; Zeyyat Parlar, Sadullah Bigat, Kemal Kafalı, Mesut Savcı, Kadir Sakman, Teoman Özalp gibi... Benim çok sevdiğim, bazıları hocam olmuş, daha doğrusu öğrencisi olabilme onurunu yaşama şansına eriştiğim, derin saygı duyduğum, değerli Gemi Mühendisi büyüklerim. Bu isimler Türk Loydu'nun ulaştığı çeşitli zirve noktalarında çok büyük emekleri ve çabaları olan insanlardır...

Peki, siz başkanlığınız süresince neler yaptınız?

Türk Loydu'na geldiğimizde bir strateji toplantısı yaptık. Güçlü yönlerimiz ve zayıf yönlerimiz neler, hangi yönlerimizi daha iyi yapabiliriz gibi sorular sorarak tüm Türk Loydu ekibi ile birlikte durumu değerlendirdik, bir swot analizi

yaptık. Ardından deniz ve endüstri alanında kendimize biraz daha farklı olabilecek uzun vadeli stratejiler çizdik. Savunma sanayinde daha iyi olmamız gerektiğine karar verdik. Çünkü orada iyi gidiyorduk ve denizcilik alanında çok güzel noktalara gelmiştik. Örneğin TCG Anadolu... İmza törenini yaptığımız ve inşaatına başladığımız zaman uçak gemisi olarak biliniyordu. Zaman içinde daha da evrilerek SİHA'ların iniş kalkış yapabilecekleri çok daha kullanışlı bir AMFİBİ çıkartma gemisi haline geldi. Şu anda hizmete girmesine çok az kaldı. Türkiye'nin gururu olabilecek bir gemi. Burada Türk Loydu'un imzası olması muhteşem bir şey, büyük bir gurur. Ayrıca Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği'nde (NSCA) başkan yardımcısı, ardından başkan olduk. NSCA ve Uluslararası Askeri Gemi Emniyeti Birliği'nde (INSA) aktif rol aldık ve komite üyesi olduk. Bunlar bizim için gurur verici konular.

Uluslararası alanda Türk Loydu'nun güçlenmesi için yapmış olduğumuz çalışmaların birer sonucu. Dolayısıyla savunma sanayisinde iyi yolda gidiyoruz. Git gide de güçleniyoruz. Türkiye artık savunma sanayi ürünlerini ve hizmetlerini ihraç etmeye başladı. Bu da bizim için ayrı bir gurur kaynağı. Biz de bundan en çok faydalanan sektörler arasındayız. Türk Loydu her satılan gemi ile beraber hizmetlerini de satıyor. Akıl ve fikir ürünleri, katma değeri en yüksek ürünlerdir. Türk Loydu'dan ürünlerine sertifika almış firmalar, gemi yan sanayimizde ürünlerini satmaya, ihraç etmeye başladılar. Ürünler savunma sanayi adı altında satıldığında daha karlı ve katma değeri yüksek oluyor. Bunlar hem Türkiye, hem de bizim için önemli kazançlar. Dolayısıyla savunma sanayisinde seçtiğimiz strateji doğru ve

yerinde bir stratejiydi, bugün onu çok daha iyi görüyoruz.

İkincisi Türk Loydu'nun saygınlığını arttırmaktı. IACS (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği) üyesi olmak gibi kendimize bir hedef koymuştuk. Bu yolda sağlam adımlarla ilerliyoruz. Örneğin IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'dan IACS dışında tek onay alabilen klas kuruluşu olduk. Eskiden IMO'da bizim gibi klas kuruluşlarla ilgili konuşmalar geçtiğinde sadece IACS derlerdi. Şimdi IACS artı Türk Loydu ifadesi IMO'nun literatürüne girdi. Bu bizim için ayrıca bir gurur kaynağı. IACS için de mücadelemizi sürdürüyoruz, ama kolay bir süreç değil, IACS dünya çapında büyük bir pazarı elde etmiş bir grup. Dünya denizciliğindeki klaslama sektörünün yüzde 98'ine onlar sahipler. Dolayısıyla bu pazarı bir başkasıyla kolay kolay paylaşmak istemiyorlar. Ama biz de içlerine girmek istiyoruz. Konan engelleri de birer birer aşyoruz.

Bu sene IACS ile ilgili son denetim yılımızı geçiriyoruz. Yıl boyunca 18 tane farklı denetimden geçeceğiz. Şu ana kadar olanları gayet başarılı bir şekilde bitirdik. Aslında bu denetimleri 3 sene önce planlamıştık, ama pandemi yüzünden denetimler ertelendi. İki sene arka arkaya hiç denetim yapılamadı. Denetim sürecine başladığınız zaman tüm denetimleri aynı yıl içinde bitirmeniz gerekiyor. Dolayısıyla tüm denetimler 2022 yılına ötelenmiş vaziyette. Bu sene hepsini bitirip artık ne olacağını öğrenmek istiyoruz. IACS üyesi olabilseniz, önümüzde çok farklı dünyalar açılacak, ona da hazırlıklıyız. IACS olduğunuz zaman iş bitmiyor. Dünya çapında şubeler açmanız, yapılar kurmanız, ona göre personel istihdam etmeniz gerekiyor. Bunların hepsi uzun vadeli stratejiler isteyen işler. Bunlarla da ilgili ayrı stratejilerimiz var, hepsine hazırız. Eğer IACS üyesi olamazsak ya da oldurulmazsak, ona da hazırlığımız var. Biz Türk Loydu'nu yukarı çıkaracak yol haritalarını çizdik. Şu an en tercih ettiğimiz yolda ilerliyoruz. Türk Loydu'nun yükselişini kimse engelleyemez. Son yıllarda Türk Loydu'nun performans, personel sayısı ve karlılığındaki artış herkesin dikkatini çekiyor. Bu başarı hikayesinin ardında yatan sırrımızı

öğrenmek istiyorlar. Başarı hikayesinin ardında tek bir sır var: Çalışmak, çalışmak çok çalışmak. Biz burada bütün personelimiz ile birlikte gerçekten efor harcıyoruz, çalışıyoruz. Neyi nasıl yapabiliriz, hangi hizmetleri daha iyi verebiliriz onların çalışmasını yapıyoruz. Çalışınca her zaman daha iyisi çıkıyor. Dolayısıyla bu tempo bu şekilde sürecek.

Başka stratejik hedefleriniz var mı?

Bir başka stratejik hedefimiz, endüstriyel hizmetler alanında bölgesel güç olmaktı. Türkiye'mize faydası olabilecek, stratejik ihtiyacı olan alanlarda rol almak istiyoruz. Bunda da iki konu önümüze çıktı. Birincisi raylı sistemler... Açıkçası Türkiye'nin raylı sistemleri ağı biraz zayıf ve yeterince geniş değil. Tüm dünya raylı sistemlerde kendi ülkesindeki ulaşım imkanlarını arttırırken Türkiye Marshall Yardımı'nın etkisiyle sadece karayollarında kalmış ve raylı sistemleri ilerleyememiş. Yapılmaya çalışılmış, ama çok fazla başarılı olunamamış, sınırlı kalmış. Türkiye yeni kalkınma planı hamlesinde raylı sistemlerini geliştirmeyi planlıyor. "Biz de, onun için bir katkımız olabilir mi?" diye çalışmaya başladık.

Türkiye'nin son yıllarda büyük metro ve raylı sistem atakları var. Bunların içerisinde yer almayı arzu ediyoruz. Bu bir süreç, henüz orada istediğimiz noktaya ulaşamadık ama çabalarımız sürüyor. İkincisi ise enerji konusuydu. Türkiye büyüyen bir ülke... Büyüyen ülkelerin de enerji ihtiyaçları artıyor. Kendi kaynaklarından ürettiği enerji Türkiye'ye yetmiyor. İthal enerji kullanıyoruz. Ülkemiz enerji ihtiyacını rüzgar enerjisi, doğalgaz veya ham petrol gibi yollarla karşılamaya çalışsa da oralardan elde edebileceğiniz kaynaklar sınırlı.

Bu tür yapılarda tercih edilebilecek en güzel elektrik üretim elde etme yolu birçok Avrupa ülkesinde olduğu gibi nükleer enerji... Türkiye'de Akkuyu'da bir nükleer enerji santrali inşaatına başlamıştı. Biz de burada yer alarak, nükleer santral konusunu öğrenip tecrübe edinmek istedik. Akkuyu Nükleer Santrali'nde her şey mecburen yabancılara yaptırılıyor ve çok yüksek rakamlar ödeniyor. Tamamen yabancılara bağımlı bir yapı ilerliyor. İlk

santralde bu normal, öğrenme süreci ama ikinci santralde yerlilik oranlarının artması lazım.

Biz de gözetim, kontrol ve uygunluk değerlendirme şirketi olarak 7 yıl önce buraya, bu hizmetleri vermeye göz dikmiştik. Şu anda geldiğimiz nokta gurur duyabileceğimiz bir nokta. Çünkü Türkiye'nin nükleer alanında kontrol denetleme geçmişine sahip tek milli kuruluşuz. Halihazırda Akkuyu Santrali'nde hatırı sayılır işler yapıyoruz. Bu santral bittikten sonra yapılacak ikinci, üçüncü santrallerde kimse bizim bileğimizi bükemez. Türk Loydu şu anda Türkiye'ye layık bir kuruluş halinde. Önemli işler yapmaya devam edeceğimize inanıyorum. Endüstri alanında iyi bir yolda ilerliyoruz. Kar marjı düşük ve çok fazla firmanın rekabet ettiği alanlardan ziyade Türkiye'nin ihtiyacı olan ve bizim teknolojik olarak ilerlememizi sağlayacak alanlarda hizmet verilmesini arzu ediyorum. Özellikle endüstriyel anlamda. Stratejilerde o yönde ilerliyoruz.

İstihdam ve eğitim alanında geldiğiniz noktayı değerlendirir misiniz?

Türk Loydu'nun istihdam olarak geldiği nokta; 2015 yılında 100 civarında personelimiz vardı, şimdi 200'ü geçtik. Bunlara sahada çalışan uzmanlar dahil değil. İhtiyacımız oldukça dış uzmanlar kullanıyoruz. Sürekli bir projede istihdam etmeye ihtiyaç olmuyor. İhtiyaç duydukça çağırıyoruz. Onlar da bizim ailemizden, onları da yetiştirdik. Onların sayısı da oldukça fazla... Türkiye'nin ihracatı da bizim için önemli. Özellikle ihracat ile ilgili teşviklerde ve desteklerde ne yapılabilir diye bazı hamleler yapmaya çalışıyoruz. Ankara ile sıkı ilişkiler kurduk.

Klaslama ve belgelendirme ücretlerini teşvik kapsamına aldık. Yurtdışına ihracat amaçlı yaptığımız belgelendirme işlerinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'ndan yüzde 50'ye kadar teşvik alabiliyorsunuz. Tabii bunun bürokratik işlemleri ve prosesleri var. Biraz zahmetli olduğu için küçük işletmeler buna pek girmek istemiyor. Ama işler büyüdüğü zaman rahatlıkla kullanabilecekleri bir mekanizma. Son olarak Türkiye'de dünyada örneği olmayan bir sörveyörlük



okulu açtık. Burada Yönetim Kurulu Üyemiz Prof. Dr. Hakan Akyıldız hocamızın çok büyük emeği var. Ona şahsen teşekkür ederim. İstanbul Teknik Üniversitesinin destekleriyle birlikte yaptık bu işi. Şu anda İstanbul Teknik Üniversitesinin mühendislik branşlarında okuyan öğrenciler mezun olmadan sövreyörlük yan dal eğitimi alarak çift diploma ile mezun olabilecek. Tecrübeli personelimizin burada hocalık yapabilmesi bu süreçte büyük bir destek oldu.

Biz eskiden dışarıdan bir sövreyör aldığımızda iki sene eğitimi ile uğraşıyorduk, şimdi bize diplomalı sövreyörler gelecek. Dolayısıyla zaman olarak çok büyük avantaj sağlayacağız. Daha doğrusu Türkiye çok büyük avantaj sağlayacak. Belki artık diğer klas kuruluşları da Türk Loydu'nu bir okul olarak kullanmayı bırakırlar, bundan sonra okulundan çıkmış diplomalı sövreyörleri alırlar. Böylelikle genç mühendis meslektaşlarımızın önünde de yeni ufuklar ve çalışma alanları açmış olacağız diye düşünüyorum.

Nükleer enerji dışında hedeflediğiniz başka bir proje var mı?

Denizcilik sektöründe kişisel olarak yenilikçi ve inovatif konulara çok meraklıyım. "Standardın dışına sapıp; normal yapılandan çok daha farklı ve çok

daha verimli, daha yeni nasıl yapılabilir?" diye bakarım olaylara. Üniversiteden mezun olurken bile bütün arkadaşlarım gemi dizaynı üzerine bitirme ödevleri hazırlarken ben elektromanyetik güçle gemi sevki üzerine hazırlamıştım bitirme ödevimi. Ali İhsan Aldoğan hocam vardı, çok zor ama çok iyi bir hocaydı, Allah rahmet eylesin. Onu zor ikna etmiştim bu projeye, bir teknik dergide Japonya'da Tokyo Üniversitesi'nde Prof. Dr. Yoshiro Saji isminde bir bilim adamı hocanın makalesini okumuştum. Bu fikir oradan geldi. Daha sonra mektuplaşmaya başladık bu hocayla. Ondan aldığım makalelerle, mektuplarla Ali İhsan Hocamla birlikte çalışıp konumu geliştirip bitirme tezimi vermiştim..

Mesela Tuzla'da da beni en çok etkileyen projelerden biri de Karadeniz Holding'in yapmış olduğu elektrik gemileri oldu. Eski gemileri modifiye edip birer fueloil ile çalışan elektrik santraline döndürdüler. Enerji sektöründe uzun yıllar çalışmış olmamın da konuya ilgimde etkisi var elbette. Enerjinin ne kadar yönlendirici ve devletlerin güç oyunları olarak kullanabildiklerini bilince konu hakkında fikir edinebiliyorsunuz.

Bu fueloil santralleri Afrika'daki enerji oyunlarını bozdu. Çünkü gemiyi alıp bir yere koyduğunuz zaman onu bağladığınız yerde elektrik geliyor. Elektrik geldi mi teknoloji geliyor. Teknoloji gelişti mi, daha fazla enerji istiyor ve o ülke kalkınmaya başlıyor. Karadeniz Holding bir gemi ile başladı sonra iki haneli sayılara geçtiler. Bildiğim kadarıyla sipariş yetiştiremiyorlar.

Benim hayalim nükleer konusunda iyice yetkinleştikten sonra bu enerji gemilerinin nükleerlerini yapmak. Kanada minik nükleer santraller yapmış. 30 hanelik bir köye küçücük bir çubuk şeklinde bir nükleer enerji santrali yerleştiriyor. Oldukça cüzi bir alan kaplıyor. Oraya koyduğu küçücük nükleer çubuk o ilçenin 20 belki 30 senelik elektrik ihtiyacını karşılayabiliyor. Bunlar tabii çok dikkatli yapılması gereken işler. Olmayacak şey değil.

Burada en önemli ihtiyacınız soğutma... Denizin üzerinde olduğunuzda sonsuz bir soğutma kaynağınız var. Hava kirliliği

yapmıyorsunuz. Oysa Fueloil kullandığınız zaman bir sürü hava kirliliği çıkıyor ve ikmal problemi var. Burada hava kirliliği yok. Uygun güvenlik önlemlerinin ve yapısal şartları oluşturacak kuralları da hazırlarsanız olmayacak bir şey değil. Dünyada çeşitli örnekleri var.

Türkiye'de de niye olmasın? Bizim de kaotik ortamlarda veya deprem sonrası yaşanacak aksaklıklarda son derece hızlı ve pratik enerji çözüm yolumuz olabilir. Güzel bir düşünce, ama bu bir kişinin yapacağı bir şey değil. Stratejik hamleler kısmında devletle beraber yapılması gereken konular.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Türk Loydu iyi yolda ilerliyor, daha da iyiye gidecek. Arzum ve niyetim bütün meslektaşlarımla özellikle gemi mühendisi meslektaşlarımla bu yolda birlikte yürüebilmek. Çünkü Türk Loydu'nun büyümesi; birçok yeni iş kaynağı ve yeni ufukların açılması demek.

Artık düşüncelerimizi, ufkumuzu yeniliklere açmalıyız. Bilginin ve aklın ışığında, sevginin hoşgörüsü ile hep beraber ilerleyebilmeliyiz. Kavgaların olduğu ortamlar insana zarar veriyor. Ben kavgaları sürtünme enerjisine benzetiyorum, kimseye faydası olmayan kayıp enerjiler. Birlikte olalım beraber ilerleyelim. Türk Loydu'nu denizcilik camiasında layık olduğu yüksek seviyelere ulaştıralım.

Türk Loydu'nun 60'inci Kuruluş Yıldönümü nedeniyle şu anda yönetim kurulu başkanlığı görevini yürüten Cem Melikoğlu'nun ardından, daha önce Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerini yürüten Prof. Dr. Mustafa İnel ve Mustafa Zorlu'ya da 60'inci yıl mesajlarını sorduk. İşte önceki başkanların duyguları ve temennileri...

MUSTAFA İNEL: SEKTÖRÜMÜZÜN TEKNİK BİLGİ BİRİKİMİ AÇISINDAN TÜRK LOYDU BÜYÜK ÖNEM TAŞIYOR

Türk Loydu, Gemi Mühendisleri Odası önderliğinde diğer ilgili kuruluşların katkıları ile 1962 yılında gemi inşaatı sektöründe ulusal standartların oluşturulması ve denetlenmesi amacı ile kurulmuştur. Aradan geçen 60 yıl



PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

içinde Türk Loydu bu hedefini başarı ile yerine getirmiş; hem sivil gemi inşaatı, hem de askeri gemi inşaatında küresel seviyedeki standartların oluşturulmasında ve uygulanmasında önemli rol üstlenmiştir. IMO tarafından hedef amaçlı standartlar (GBS) konusunda kabul edilen IACS dışı klas kuruluşu olmuş, Liman devleti kontrollerinde Paris MOU içinde yüksek standartlı klas kuruluşları arasında devamlı olarak yer alan tek IACS dışı klas kuruluşu olmuştur. Endüstri/Belgelendirme faaliyetleri ve bu sektörlerdeki faaliyetlerde kazanılan bilgi ve tecrübe birikiminin deniz sektörüne geri beslenmesi Türk Loydu'nun gelişimini hızlandırmıştır.

Ülkemizde gemi inşaatı sektörünün gelişimi için gerekli insan gücünün yetiştirilmesinde Türk Loydu verdiği yükseköğretim bursları ile önemli katkılar sağlamış, üniversitelere tahsis ettiği ARGE destekleri ile bilimsel gelişimi de desteklemiştir. Sektörümüzün teknik bilgi birikimi açısından Türk Loydu büyük önem taşımaktadır.

Sektörün doğası gereği ticari faaliyetlerin düştüğü dönemlerde, vakıf özelliği dolayısı ile ticari kar kaygısı taşımadan bilgi birikiminin korunması Türk Loydu'nun ülkemiz açısından çok önemli bir desteğidir.

Geçmiş 60 yıllık dönemde Türk Loydu'nun denizcilik ve gemi inşa sektörlerine sağladığı desteklerin, gelecek yıllarda da devam etmesini diler; başta kurucular, Türk Loydu'nun gelişmesine geçmişte

önderlik eden Prof. Dr. Teoman Özalp, Prof. Dr. Yücel Odabaşı olmak üzere ve tüm emeği geçenlere teşekkür ederim.

MUSTAFA ZORLU: KARARLILIKLA SÜRDÜRÜLEN ÇALIŞMALARIN TÜRK LOYDU'NU IACS ÜYELİĞİNE TAŞIYACAĞINA İNANCIM TAM

Bilindiği üzere 1954 yılında Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından kurulan ilk mühendislik meslek odası Gemi Mühendisleri Odası'dır. 1954 ve 1962 yılları arasında faaliyet gösteren Gemi Mühendisleri dizayn ettikleri, inşaatını yaptıkları gemilerin yabancı klas kuruluşları tarafından klaslanmasından üzüntü duymaktaydılar.

Bu yıllarda gemilerin kontrol ve sürveyleri ağırlıklı olarak Türk gemi mühendisleri tarafından yapılıyor olunmasına rağmen gemiler yabancı klaslarca klaslanıyorlardı. Ayrıca endüstri sektöründeki üçüncü taraf kontrol hizmetleri ve örneğin kazan ve basınçlı kapların sertifikasyonu da bu yabancı klaslar ve sertifikalandırma kuruluşları tarafından yapılıyordu. Kendi güç, yetenek ve potansiyeline inanan bu mühendisler nihayet Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin de onlara inanması ve önemli desteğiyle 1962 yılında düzenledikleri ilk genel kurullarıyla ulusal klas kuruluşumuzu kurmuş oldular. 2008 dünya ekonomik krizinin ardından tüm sektörde görülen küçülme trendi ülkemizde de gemi inşa sektörünü olumsuz etkilemiş ve 2013-2014 yıllarında, sektör durgunluk içine girdiği bir dönemde Türk Loydu Vakfı'nda başkanlık görevini üstlendim. Navlunların, tersane kullanım kapasitelerinin çok düştüğü böylesi zor bir dönemde IACS'a üye olmak üzere bizden önceki yönetimlerin attığı adımları güçlendirmek üzere gerekenler var gücüyle yapılmaya çalışıldı.

Bu amaçla var olan kalite sistemi güçlendirildi, kalite sisteminin güçlendirilme adımları Türk Loydu'nun maliyetlerini arttırıyor olmasına rağmen Türk Loydu'nun geleceği adına sineye çekilerek IACS'a yönelik hazırlıklar derinleştirildi ve Türk Loydu IACS üyesi klas kuruluşlarıyla eş standarda getirildi. IACS'a üye olmamak nedeniyle AB içinde

diğer ülkelerin klas kuruluşlarıyla Türk Loydu arasındaki haksız rekabetin ortadan kaldırılması gerekliliği ile başlayan üyelik süreci, Türkiye AB ilişkilerinde başlayan olumsuzluklardan etkilense de Türk Loydu yetenek ve kalite olarak IACS üyesi klas kuruluşları düzeyine yükseltmenin Türk Loydu'nun her durumunda yararına olacağı düşüncesiyle kararlılıkla her türlü çalışma sürdürüldü. Ticaret kanunda yapılan değişiklikle tek ortaklı şirket kurabilmek mümkün hale gelince IACS içinde gerekli olan bağımsız Türk Loydu



MUSTAFA ZORLU

Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. kurulma aşamasına getirildi ve gerekli vakıf senet değişiklikleri yapıldı. IACS için gerekli olan kuralları geliştirme yeteneğini kazandırmak için Türk Loydu Teknik Ar-Ge Tasarım şirketi kuruldu. Yine bir dünya şirketi olma yolunda Azerbaycan ve Romanya'da şirketler kuruldu. RINA ile double klas yeni inşa gemi yapma girişimlerimiz, Bureau Veritas klaslı filonun çift klaslı hale getirilmesi ile ilgili görüşmeler IACS'a girebilme çabalarının tezahürü idi. AB'nin Türkiye ile bozulan ilişkileri derinleşmeseydi o günlerde IACS'a girebilmek işten bile değildi. Üyelik doğrultusunda kararlılıkla sürdürülen çalışmaların er geç Türk Loydu'nu IACS üyeliğine taşıyacağını o gün olduğu gibi bu günde inancım tamdır. Tek yapmamız gereken Türk Loydu'nu var eden paydaşların daha yüksek bir dayanışma ve kararlılıkla bu çabaları sürdürmesidir. Türk Loydu'nun daha nice 60 yıllara erişmesini canı yürekten dilerim.

Gemi inşa sözleşmelerinin hukuki niteliğine ilişkin tespit ve değerlendirmeler¹



* DOÇ. DR. ALİ HULKİ CİHAN

GİRİŞ

Bu incelemede esasen gemi inşa sözleşmelerinin deniz hukukuna ilişkin boyutundan ziyade konu; borçlar hukuku boyutuyla ele alınmış ve incelenmiştir. Çalışma yeni bir sav/görüş ortaya atmaktan çok, bir medeni hukukçu gözüyle sözleşmenin ve onun hukuki niteliğinin masaya yatırılmasını amaçlamaktadır.

I. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMELERİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ ANLAMINDA BAZI ÖZELLİKLERİ

A) ATİPİK BİR SÖZLEŞME OLUŞU

Bir sözleşme kanunda objektif esaslı noktalarıyla düzenleme konusu yapılması halinde o sözleşme tipik bir sözleşme olur, bunun aksine bir sözleşme kanunda objektif esaslı noktalarıyla düzenleme konusu yapılmadı ise, o sözleşme atipik (isimsiz) bir sözleşme olarak karşımıza çıkar.

Herhangi bir kanun hükmünde objektif esaslı noktalarıyla düzenlenmeyen gemi inşa sözleşmesi atipik bir sözleşmedir.

B) İVAZLI BİR SÖZLEŞME OLUŞU

Bir sözleşmede tarafların kendi edimine karşı alacak elde etmek ya da bir kazandırmaya dayalı kurdukları sözleşmelere ivazlı sözleşmeler denmektedir. Gemi inşa sözleşmesi de, bu anlamda ivazlı bir sözleşmedir, çünkü tersaneci, gemiyi inşa etme borcunun ifası karşılığında bir bedele hak kazanmaktadır. Başka bir deyişle tersanecinin bir gemiyi meydana getirip teslim borcuna karşılık, iş sahibi de bedel ödeme borcu altına girmektedir.

C) TAM İKİ TARAF BİR BORÇ YÜKLEYEN BİR SÖZLEŞME OLUŞU

Gemi inşa sözleşmesi, tarafların edimleri birbirinin karşılığını oluşturduğu için tam iki tarafa borç yükleyen yani sinallagmatik bir sözleşmedir. Bu sözleşmede tersanecinin aslî edimi gemiyi inşa etme ve teslim etme borcu iken, iş sahibinin aslî edimi de olan ücret ödeme borcudur ve bunlar birbirlerinin karşılığını teşkil eder, başka bir deyişle bu edimler bir değiş-tokuş ilişkisi içindedir.

D) ANİ EDİMLİ BİR SÖZLEŞME OLUŞU

Tersaneci, edimini süreye yayılmış bir zaman dilimi içerisinde ifa eder fakat tersanecinin edimi, belirli veya belirsiz bir süre boyunca devam eden bir ifaya yönelmiş değildir. Onun edimi geminin inşa edilip iş sahibine teslimi ile son bulmaktadır. İş sahibinin menfaati de zaman içinde değil, tamamlanmış gemiyi teslim alması ile bir kerede gerçekleşmektedir. Dolayısıyla geminin inşasının uzun bir zamana ihtiyaç göstermesi nedeniyle sözleşmenin sürekli borç ilişkisi doğuran bir sözleşme olduğu ilk bakışta düşünülebilirse de²,

ifanın bir kerede sona ermesi nedeniyle ya da başka bir deyişle alacaklının ifaya ilişkin menfaati tek bir seferde tatmin dileyebildiğinden, bu sözleşme ani edimli sözleşme olarak kabul edilmesi gerekmektedir³.

E) RIZAİ BİR SÖZLEŞME OLUŞU

Gemi inşa sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanıyla kurulduğu için rızai bir sözleşmedir, sözleşmenin kurulması için tasarruf işlemine gerek yoktur. Geminin teslimi olan tasarruf işlemi, sözleşmenin kurulmasıyla değil, ifasıyla ilgili bir husustur.

F) İŞ GÖRME SÖZLEŞMESİ OLUŞU

1- Genel Olarak

Türk hukukunda, gemi inşa sözleşmesini düzenleyen özel bir hüküm bulunmamaktadır.

Öğretide bu sözleşmenin eser sözleşmesi, satış sözleşmesi ya da kural olarak eser sözleşmesi, istisnai olarak ise satış sözleşmesi niteliği taşıdığı görüşleri bulunmaktadır. Yargıtay ise, detayına girmeksizin, gemi inşa sözleşmesini, bir eser sözleşmesi olarak nitelendirmektedir.

Öğreti ve Yargıtay uygulamasında ortaya çıkan bu görüş farklılığının kaynağı, gemi inşa sözleşmesinin, iş görme borcu yanında teslim borcu da doğurmasında yatmaktadır⁴.

Tersanecinin, bir eser meydana getirmeyi borçlanması nedeniyle bir iş görme sözleşmesi olan eser sözleşmesi unsurlarını taşıyan gemi inşa sözleşmesi; öte yandan ise, inşa edilen geminin, diğer tarafa teslim borcu nedeniyle devir borcu doğuran satış sözleşmesinin unsurlarını da taşımaktadır.

2- DEVİR BORCU DOĞURANSÖZLEŞME OLARAK SATIŞ SÖZLEŞMESİ GÖRÜŞÜ

TBK m. 206 vd hükümlerde düzenlenen satış sözleşmesi, satışa konu mal ile satış bedelinin o değiştirilmesi edimlerini içeren rızai bir sözleşme olarak karşımıza çıkar.

Gemi inşa sözleşmesinin, satış sözleşmesi görüşü çerçevesinde, imal edilecek şeyler hakkındaki satış sözleşmesi, geciktirici koşula bağlı satış sözleşmesi veya beğenme koşuluyla satış sözleşmesi olarak değerlendirilmesi mümkündür.

a) İmal Edilecek Şeyler Hakkındaki Satım Sözleşmesi Görüşü

Bilindiği üzere satış sözleşmesinin kurulduğu sırada, sözleşmenin konusunun mevcut olması veya satıcının mal varlığında bulunması şart değildir⁵. O halde henüz imal edilmemiş, daha sonra imal edilecek eşyanın satışı da pekâlâ mümkündür⁶. Böyle bir sözleşmede, satıcı, sözleşmenin kurulması sırasında, henüz mevcut olmayan bir malın mülkiyetini alıcıya geçirmeyi borçlanmaktadır⁷.

Tersaneci de inşa edeceği geminin sipariş verene teslimini ve mülkiyetinin devrini borçlanmaktadır⁸. Bu benzerlik nedeniyle, gemi inşa sözleşmesi, imal edilecek şeyler hakkındaki satış sözleşmesi olarak nitelendirilebilir. Türk hukukunda gemi inşa sözleşmesinin, ileride hazırlanacak veya imal edilecek bir şeyin satışı olarak nitelendirmesi gerektiği de ileri sürülmüştür⁹.

b) Geciktirici Koşula Bağlı Satış Sözleşmesi Görüşü

TBK m. 170 hükmünce taraflar, bir sözleşmenin sonuçlarını doğurmasını veya ortadan kaldırmasını gerçekleşmesi muhtemel bir olguya bağlayabilirler. İşte sonuçlarının doğması gelecekteki belirsiz bir olgunun gerçekleşmesine bağlı olan bu sözleşmeler, “geciktirici koşula bağlı sözleşme” olarak adlandırılmaktadır¹⁰. Gemi inşa sözleşmesinin geciktirici şartla bağlı bir sözleşme olarak kabulü,



özellikle Fransız doktrininde azınlıkta kalan bir kısım yazar tarafından savunulmuştur. Bu görüşe göre satış, gemi inşasının ikmal edilmesi şartına bağlıdır; yapı tamamlanmakla geciktirici koşul gerçekleşir ve alıcı sözleşmenin kurulduğu andan itibaren geminin maliki olur¹¹.

c) Beğenme Koşuluyla Satış Sözleşmesi Görüşü

Beğenme koşuluyla satış, TBK m. 249 hükmüne göre, alıcının satılanı deneyerek veya gözden geçirerek beğenmesi koşuluyla yapılan satıştır. Alıcının satış konusu şeyi denemesi, beğenmesi ve onaylaması geciktirici koşuluna bağlı bir satış sözleşmesi olan beğenme koşuluyla satışta, alıcı, satış konusuna açıkça veya örtülü onay verene kadar, sözleşme hüküm ve sonuçlarını doğurmadığı gibi, satış konusu, alıcının zilyetliğinde olsa bile mülkiyet satıcıda kalmaya devam eder¹².

TBK m. 250, beğenme koşuluyla satışta, alıcının, satılanı kabul etmekte veya hiç bir sebep göstermeksizin geri vermekte serbest olduğunu öngörmektedir. Gemi inşa sözleşmesinde genellikle geminin denizde yapılacak “deneme yüzüşleri”nden sonra iş sahibinin kabulüne sunulacağı yönünde hükümler bulunmaktadır. Sözleşmede deneme

yüzüşleri yapıldıktan sonra geminin teslim edileceğine dair bir koşul bulunması, sözleşmenin TBK anlamında “beğenme koşuluyla satış” olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği tartışmasını doğurmaktadır.

3- ESER SÖZLEŞMESİ GÖRÜŞÜ

Eser sözleşmesi, TBK m 470-486 hükümleri arasında düzenlenmiştir. TBK m. 470 hükmündeki tanıma göre; eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de buna karşılık bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak karşımıza çıkar. Bu tanım çerçevesinde eser sözleşmesinin aslı unsurları bir şeyin imal edilmesi ve bunun bedeli olarak bir miktar para ödenmesidir. Gemi inşa sözleşmesinde de tersaneci, iş sahibinin vermeyi borçlandığı bedel karşılığında bir geminin inşasını üstlenmiştir. Bu anlamda gemi inşa sözleşmesinin unsurlarının eser sözleşmesi ile oldukça benzediği fark edilmektedir. Yargıtay da gemi inşa sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliği taşıdığı görüşündedir.

4- ESER TESLİM SÖZLEŞMESİ GÖRÜŞÜ

Öğretide eser sözleşmesinde malzemenin kim tarafından tedarik edildiğine göre bir ayırım yapılmaktadır. Böylece malzemenin iş sahibi tarafından tedarik edildiği sözleşmeler

olağan eser sözleşmesi, malzemenin yüklenici tarafından tedarik edildiği sözleşmeler ise eser teslim sözleşmesi şeklinde adlandırılmaktadır¹³.

Eser teslim sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirlenmesinde, çeşitli hukuk düzenlerinde farklılıklar olduğu bilinmekle beraber; bu sözleşmenin Türk / İsviçre hukukunda hâlâ eser sözleşmesi karakterini taşıdığı düşünülmektedir¹⁴.

5- GÖRÜŞLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Eser sözleşmesinin asli edimi, eser meydana getirme şeklindeki iş görme edimidir. Eser sözleşmesinde devamlı şekilde dava edilebilir nitelikte olan bir iş görme edimi, yani teslim edilecek olan eşyayı üretme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu anlamda, işin görülmesi sırasında iş sahibi, eserin nasıl olması gerektiği hakkında yükleniciye çeşitli talimatlar, direktifler verebilir. Buna karşılık mülkiyeti devir amacı güden sözleşmelerden olan satış sözleşmesine karakterini veren husus, eşyanın mülkiyetinin diğer tarafa nakledilmesidir. İşin görülmesi sırasında herhangi bir söz hakkı bulunmayan alıcı, imal neticesinde oluşan eşyayı mevcut haliyle teslim almaktadır. Şu hâlde sözleşme ile kararlaştırılan aslı edim yükümlülüğünü, eşyanın meydana getirilmesi oluşturuyorsa, eser sözleşmesinden bahsedilecektir.

Gemi inşa sözleşmesi, genellikle sipariş verenin özel isteklerine göre bir plan çerçevesinde imal edilen ferden muayyen bir geminin inşasını konu almaktadır¹⁵. Bu tür bir sözleşmede, tersanecinin gemiyi ne şekilde inşa edeceği, hangi malzemeleri kullanacağı, alt yüklenici kullanıp kullanamayacağı, inşa sonucu oluşacak özelliklere sahip olacağı açıkça düzenlenmektedir. Ayrıca iş sahibi, inşa sırasında, tersanecinin faaliyetlerini sürekli olarak denetlemekte, hatta bu denetimini daha sağlıklı bir şekilde gerçekleştirebilmek amacıyla, tersanede daimî bir temsilci dahi bulundurmaktadır¹⁶. Bu hususlar, iş

görme borcunun mülkiyeti devir borcuna göre daha öne çıktığını göstermektedir¹⁷. O halde gemi inşa sözleşmesinin, kural olarak iş görme borcu doğuran eser sözleşmesi olduğunu kabul etmek gerekecektir¹⁸.

Netice olarak, Türk Hukuku yönünden, sözleşme konusunun sipariş üzerine özel olarak inşa edilen bir gemi mi, yoksa seri halde üretilen bir gemi mi olduğuna bakılmalıdır. Eğer iş sahibi tarafından özel olarak bir gemi sipariş edilmiş, bu sözleşmede geminin hangi plana göre inşa edileceği ve hangi nitelikleri taşıyacağı belirlenmiş, alt yüklenici kullanımına sınırlamalar getirilmiş ve iş sahibinin temsilcisinin inşa işlerini denetlemek üzere tersanede bulundurulmasına izin verilmişse, bu sözleşmenin eser sözleşmesi olduğuna hiçbir şüphe yoktur¹⁹. Ancak iş sahibi, tersanecinin seri halde ürettiği gemilerden sahip olmayı arzu etmiş ve sözleşmede geminin ne şekilde inşa edileceğine ilişkin haklar iş sahibine verilmeksizin sadece tersanecinin standart tasarımına uygun bir geminin teslimi taahhüt edilmişse, satış sözleşmesi karakteri taşıyan bu sözleşme imal edilecek şeyler hakkındaki satış sözleşmesi olarak kabul edilebilir²⁰.

DİPNOT

¹ İşbu çalışma, 11 Kasım 2021 tarihinde Piri Reis Üniversitesi bünyesinde düzenlenen "Gemi İnşa Sözleşmelerinin Teknik Açısından Yönetimi ve Çıkan Hukuki Sorunların Çözümü" başlıklı uluslararası sempozyumda sunduğumuz tebliğin bir kısmını ihtiva etmektedir.

² EREN, Fikret, *Borçlar Kanunu Açısından İnşaat Sözleşmeleri (I), İnşaat Sözleşmeleri, Yönetici-İşletmeci-Mühendis ve Hukukçular için Ortak Seminer, Ankara 1996, s. 52.*

³ Eser sözleşmesinin ani edimli bir borç ilişkisi mi yoksa sürekli bir borç ilişkisi mi olduğu saptanırken belirleyici olan iş görme faaliyetinin değil, eserin gerçekleşmesinden doğacak menfaatin zamana yayılmasıdır. Dolayısıyla iş sahibinin ifaya olan menfaatinin zaman içinde yaygın olduğu istisnai hallerde

sürekli borç ilişkisi kurulabilir. Bu tür sürekli eser sözleşmeleri iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlar ard arda eser teslimi borcunu içeren sözleşmeler yani eser tedariki sözleşmeleri ve tek bir eserin varlığının zaman içinde genişlediği eser sözleşmeleridir ÖZ, M. Turgut, *İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi, İstanbul, 1989 s. 21.*

⁴ ERBAŞ AÇIKEL, Aslıhan, *Gemi İnşa Sözleşmeleri, İstanbul, 2013, s. 22.*

⁵ TANDOĞAN, Halûk, *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C 1/1, Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa, Bağışlama, B. VI, İstanbul 2008, s. 79; YAVUZ, Cevdet/ACAR, Faruk/ÖZEN, Burak, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, 17. Baskı İstanbul, 2021, s. 24.*

⁶ TANDOĞAN, s. 79; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 24.

⁷ TANDOĞAN, s. 79; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 24.

⁸ ERBAŞ AÇIKEL, s. 23.

⁹ OKAY, M. Sami, *Deniz Ticareti Hukuku, I, Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, B. 3, İstanbul 1970 (C. I), s. 164.*

¹⁰ OĞUZMAN, M. Kemal/ÖZ, Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2, 16. Baskı, İstanbul, 2021, s. 484; EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 26. Baskı, Ankara, 2021, s. 1171; SİRMEN, Lale, Türk Özel Hukukunda Şart, Ankara, 1992, s. 30; GÜMÜŞ, Mustafa Alper, *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri, Ankara, 2021, s. 997.**

¹¹ DUFOR, No 363 571 ve 572 (OKAY (C. I), s. 163'den naklen).

¹² TANDOĞAN, s. 296; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 114, 116.

¹³ GAUCH, Peter, *Der Werkvertrag, 4. Überarbeitete und erweiterte Auflage, Zürich 1996, N. 121 vd.*

¹⁴ GAUCH, N. 121; EREN (İnşaat), s. 69.

¹⁵ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

¹⁶ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

¹⁷ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

¹⁸ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

¹⁹ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

²⁰ ERBAŞ AÇIKEL, s. 36.

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ
MEDENİ HUKUK ANA BİLİM DALI



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

“BİZ 1’İZ VE LOJİSTİĞİN HER ALANINDA VAR OLACAĞIZ”



BARIŞ DİLLİOĞLU

KINAY TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK - GENEL MÜDÜR

Öncelikle bize Kınay nasıl kuruldu ve daha sonra Kınay Taşımacılık ve Lojistik (“KTL”) ile nasıl konteyner taşımacılığı sektörüne girdi bahsedebilir misiniz?

İlk olarak kurucumuz olan çok değerli Ali Rıza Kınay’dan bahsetmek istiyorum. Ali Rıza Bey aslında bir bankacı; Osmanlı Bankası’nda direktörlük yapmış, çok değerli bir kişilik. O zamanın Türkiye’sinde Fransızca, İngilizce konuşan, Osmanlı Bankası’nda da iyi bir yer edinmiş birisi. Ali Rıza Bey bu değerli kişiliği ile Bandırma’ya yeni kurulan Osmanlı Bankası’na müdür olarak atanıyor. 3’üncü yılının ardından kendisine Antalya’da açılan Osmanlı Bankası’ndan teklif geliyor. Ancak teklifi eşinin rahatsızlığı sebebi ile reddedip bankadan istifa etmek durumunda kalıyor. Sonrasında fark ediyor ki Bandırma’da inanılmaz bir gemi trafiği var, kendisinde de yabancı

dil var... İlk olarak Türkiye’nin en büyük acenteliklerinden biri olan A. Rıza Kınay Vapur Acenteliğini kurarak gemilere hizmet vermeye başlıyor. Hem konteyner hem de Breakbulk gemilerine acentelik yaparak büyük bir trafik elde ediyorlar ve kısa süre sonra dünyadaki belli başlıbüyük armatörlerin ve kiracıların acenteliğini yapmaya başlıyor, 60’li senelerde İzmit ve İstanbul’da ofis açarak büyümeyi sürdürüyor. Ardından konteyner gemilerine, Arkas, CMA CGM ve MSC gibi büyük hatlara çalışmaya başlıyorlar. Bu iş belli bir süre sonra 80’lerde armatörlüğe kapı açıyor ve 90’li yılların ortalarında o zaman kadar suya atılan en büyük “multipurpose” Türk gemisini Türk tersanelerinde yaptırma noktasına kadar gidiyor. Yine 1979 yılında kurulan bir şirket ile değerli taş ve mineral mümessilliği yapılmaya başlanıyor. Hala

“

Taşımacılık sektörünün 75 yıllık çınarı Kınay, kurulduğu günden bu yana hedeflerini arttırarak büyümeye devam ediyor. Geçtiğimiz yılı toplam 165 bin TEU’luk ticaret hacmi, 3000’den fazla gemiye acentelik ve 600’den fazla dökme gemi bağlantısı ile kapatan Kınay Taşımacılık ve Lojistik CEO’su Barış Dillioğlu, planladıkları yatırımları ve son gelişmeleri Deniz Ticareti Dergisi’ne anlattı.

”

bu faaliyeti devam ediyor, dünyanın en büyük alıcılarının mümessilliğini yapıyoruz. Tabii bu da, dökme yük ve armatörlük tarafına hız kazandırıyor.

Kınay ailesi 1980’lerde halen Bandırma ve İstanbul arasında yaşıyorlar. Ali Rıza Bey’in tek oğlu var. Sonrasında Hasan Kınay işi devralıyor. Ali Rıza Bey’in de o zaman işi büyütmesi ve Hasan Bey’in de katkılarıyla gemiler çoğalmaya başlıyor. Daha sonra Hasan Kınay oğlu Sina Kınay’ı Amerika Birleşik Devletleri’nde lisans eğitimi; ardından Amerika’da ve İngiltere’de yatırım bankacılığı deneyimlerinden sonra 2004 senesinde Türkiye’ye dönüyor. Bankacılık yaptığı sırada konteyner armatörlerine ve büyükölçekli Freight Forwarding firmalarına finansal danışmanlık sağlıyor. Döndüğü zaman da bu yeni trendden babasına bahsediyor. Ardından Sina

Kınay, "Türkiye'de bu işi nasıl yapabiliriz?" diye bir araştırma yapıyor. Ben de o zamanlar başka bir şirkette çalışıyordum ve bu işi yapmak üzere hazırlık içerisindeydim. 2004 Aralık ayında Sina Kınay beni aradı. Kafasındakileri anlattı ve beraber çalışmayı teklif etti. O şekilde birlikte bir yola çıktık. 1 Ocak 2005'te Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.'yi kurduk.

Sonrasında yine hızlı bir büyüme trafiği yakalanmış gibi görünüyor...

Sina Bey ile sektörden iyi tanıdığımız yönetici arkadaşlarımızı birleştirerek bir takım kurduk. Başlangıçta takım içi tanışıklık ve güven ortamının sağlanması büyümemize büyük hız kazandırdı. 2005'te 7 kişi ile başladığımız yolda 2006'da İzmir, 2008'de ise Mersin şubelerini açtık. Her şube kendine para kazanmaya başladıkça, yeni bir şube doğurdu. Türkiye'de şu anda 14 şubemiz bulunuyor. Yurtdışında ise Benelux, İngiltere, Vietnam, Tayland ve Çin ofislerimiz başarılı bir şekilde faaliyetlerini sürdürüyor.

Yine iyi tanıdığımız ve birlikte çalıştığımız arkadaşlarımıza KTL Ukrayna ve KTL Avustralya için isim hakkı verdik. 2022 yılında KTL USA adıyla Amerika pazarına giriş yapıyoruz. Şu anda yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere 650 kişiye yakın çalışmamız var. Bunun 500'ü Türkiye'de, diğerleri de yurtdışında. Baktığınızda Türkiye'den çıkıp tamamen Türk sermayesi ile bu kadar global olmaya çalışan birkaç lojistik firmasından birisiyiz. Biz bu yola çıkarken ilk hedefimiz sanayinin olduğu her şehre girmektir. Biz kendi vizyonumuzu da geliştirerek nerede ticaret varsa orada olduk. Faaliyet alanlarımız taşımacılıkla sınırlı değil. Lojistiğin her alanında başarılı şekilde var olmaya çalışıyoruz. Aliğa'da TCE Ege Limanı'nda taşeronluk yapıyoruz. Orada da yaklaşık 150 kişilik mavi yakalı çalışmamız var. Konteyner içi yükleme, boşaltma, gemi yanaştırma gibi işleri yapıyoruz. Yine orada bir tanesi 70 dönüm diğeri ise 30 dönüm olmak üzere iki tane açık saha işletiyoruz. Burada dökme maden gruplarına, mermere hizmet veriyoruz. Armatörlere boş depoculuk yapıyoruz. Bu şekilde büyümeye devam ediyoruz. Belli bir noktaya geldikten sonra durma şansınız yok. Bundan sonra hep ileriye gitmek zorundayız.

Denizcilik sektöründe 75 yıl boyunca ayakta kalabilmek çok büyük bir başarı. Bu kadar uzun soluklu bir çalışma hayatını ve sektörde lider oluşunuzu neye borçlusunuz?

2005 yılında Kınay Taşımacılığı kurduğumuz zaman önceliği ihracat operasyonlarına verdik. İhracatta belirli bir seviyeye ulaştıktan sonra 2012 tamamen ithalat odaklı KTL International şirketimizi kurduk. Orada da çok başarılı iki arkadaşımızla birlikte yol alıyoruz. Ardından 2016'da hava kargo operasyonlarına başladık. Farklı şirketler kurarken ihracat ve ithalat taraflarının başarısını ayrı ölçmek gibi bir amacımız vardı. Geldiğimiz noktada ihracatta 2021 yılında 125 bin TEU yük yaparak Türkiye'de lider firma olduk. İthalat tarafında uzun yıllardır hep 2'nci veya 3'üncü oluyorduk. 2021 yılı itibarı ile orada da birinciliğe oturarak, seneyi 40 bin TEU ile kapattık. Yani toplam olarak baktığınızda 165 bin TEU bir volüme ulaştık. Bunlar sadece Türkiye'deki rakamlar, yurtdışındaki ofislerimizin hepsi hızlı şekilde büyüyorlar. Operasyonel başarı ile paralel şekilde kendimizi geliştirmenin yollarını arıyoruz. Pandemi süresince çok önemli bir sertifika programına hazırlandık. Kriterleri oldukça zorlu olan bu sürece adaptasyonu da pandemi gibi sıkıntılı bir dönemde gerçekleştirdik. Başvurumuzu yaptık ve büyük ihtimale o süreci de geçeceğiz. Pandemi bizi dijitalleşmede beklediğimizden daha hızlı harekete geçirdi; operasyonel süreçleri başından sonuna kadar dijitalleştirdik, kullandığımız operasyonel programımızı değiştirerek sistemler arası entegrasyonu sağladık. Şu anda çalışanların yüzde 100'ü evden çalışsa bile her şeyi yapabilecek pozisyondayız. Zaten çalışanlarımızın yüzde 70'i hala evden veya hibrid şekilde çalışıyor. Yine pandemi öncesinden beri yapay zeka destekli robotlar kullanıyoruz. Şu anda operasyonel süreçlerde üç tane robot çalıştırıyoruz. Sektörde de global gidışat inanılmaz bir hızla dijitalleşiyor.

Yeni yakıtlar, teknolojinin ilerlemesi ile gelişen yeni gemi tipleriyle ilgili ön görüşleriniz nelerdir?

Bundan beş sene önceye kadar konteyner armatörleri büyük gemilere yönelmişlerdi.

Navlunlar o kadar ucuzdu ki, amaç büyük gemiler sayesinde sürümden kazanmaktı. Navlunlar düşük olduğundan gemi ne kadar büyük olursa sürümden o kadar para kazanma şansı oluyordu. Türkiye'den Çin'e 500 dolara konteyner yollanabiliyordu. Armatörler de bunun yanlış bir strateji olduğunu fark ettiler ve aynı rota pandemi ile 2000 dolar oldu. Fiyatlar artınca armatörler için hem yakıt türlerindeki değişiklikleri, hem de gemilerin değişikliklerini rahatça yapabilecek ortam oluştu. Zaten eski navlunlar ile dev finansman gerektiren değişikliklerin nasıl olacağını hepimiz merak ediyorduk. Şimdi armatör şunu gördü: Rakamlar bu seviyelerde olduğu zaman gerçekten ticaret yapılabilir.

Bundan sonra karbon ayak izi, yeşil lojistik ne varsa ertelemeyen yapılması gerekiyor. Dünya artık isyan etti, bu düzeni kaldıramıyor. Pandemiye dünya isyanının sadece bir tarafı olarak görüyorum, yarın bir gün başka şeylerde çıkacak. Çünkü dünyaya bakmadık, hepimiz bunu kabullenelim. İnsanlar uzun zamandır tüketmeye o kadar alıştılar ki elektronikten tutun kılık kıyafete kadar her şeye saldırdılar. Tabi bu süreçte özellikle Çin inanılmaz bir atak yaptı ve kendini farklı bir noktaya taşıdı. Hepimiz görüyoruz dünyada şu an inanılmaz bir yerdeler.

Konteyner krizi ile ilgili düşünceleriniz neler?

Konteyner krizi var ama yok, hatta bence konteyner fazlası oluşmaya başladı. Biliyorsunuz biz kriz var denildiği zaman herkes konteyner almaya, yönetmeye başlar. Şu an biz bile Çin'den konteyner getirip satıyoruz. Herkes konteyner bulabiliyor. Asıl sorun gemilerde yer olmaması; şu an gemilerde %1 dahi yer açma ve ekstra servis imkanı kalmadı. Günümüz dünyasında gemiler öyle yoğun ki ekstra bir gemiyi bir yerden alıp başka bir yere koyamıyorlar. İkinci sorun ise kiralının çok yüksek olması, bu nedenle kimse yeni gemi kiralayamıyor. Gemiler hep dolu olduğu için de her gelen gemide yük talebi arzdan fazla oluyor, yükler bir sonraki gemiye atılıyor. Bu şekilde Türkiye'de çok fazla bekleyen yük oluşmaya başladı ve bu maalesef devam edecek. 2022 yılında hiçbir armatör

Türkiye'ye % 0.5 bile yer artışı veremedi. Sadece Türkiye değil, şu an her yerde benzer şeyler yaşanıyor. Navlunların da bu sene düşmesini bekliyorum.

Şu anda Rusya Ukrayna savaşı yaşanıyor. Bazı gemilerimiz bölgede kaldı. Bu süreç sizce deniz ticaretini nasıl etkileyecek?

Yüz yıldır barış denizi olarak tanıdığımız Karadeniz, tüm kıyı ülkeleri için dünya denizlerine açılan kapı olması nedeniyle hayati öneme sahip. Rusya-Ukrayna savaşı bölgedeki taşımacılık faaliyetlerini ciddi şekilde aksatıyor. Savaşın başlaması ile Ukrayna istikametli gemiler yüklerini komşu limanlara indirdi. Bazı yükler bu fırsatı da bulamadı ve uzun bekleme süreleri nedeniyle gıda yüklerinin çoğu kullanılamaz hale geldi. Şu anda Ukrayna taraflı lojistik faaliyetleri durmuş durumda. Büyük armatörlerin çoğu da Rusya servislerini durdurdu. Buna karşılık Rusya milli gemileri ile ticaretini devam ettirme şansı buldu. Olağanüstü bir durumda lojistik operasyonlarının ve dolayısıyla tedarik zincirinin bozulmaması için milli taşıma gemilerinin önemi herkes tarafından görüldü. Rus donanmasının yanı sıra savaş nedeniyle yerleştirilen veya kopan mayınlar da yük gemileri için büyük tehlike teşkil ediyor. Bu süreçte gemi ve gemi adamları da mayınlardan zarar gördü. Savaş devam ettiği sürece Karadeniz'de mayınlar nedeniyle yeni bir tehdit dalgası oluşabilir.

Türkiye'nin tüm ülkelerle dostluğunu koruması onu doğu ve batı arasında bir köprü olarak konumlandırdı. Türkiye, devasa kısıtlamalar ve yaptırımlar sonrası Rusya'nın batı ile geçiş yapabileceği köprü olarak öne çıkıyor ve Rus yüklerinin aktarma merkezi olması bekleniyor. Önümüzdeki dönemde Türkiye için ciddi bir lojistik aktarım merkezi olma fırsatı doğuyor. Bu noktada Türkiye'nin multimodal taşımacılık konusunda hızlıca kendini geliştirmesi gerektiği açıkça gözüküyor.

Şu an nispeten yeni olan bu kriz ortamında her gün dengeler ve ihtimaller değişebiliyor. Hem bölgede, hem de dünyada büyük bir belirsizlik hâkim. Türkiye devleti hem ilgili yapıları, hem de sektör paydaşları olarak yaşananlar

yakından takip ediyor. Yine tüm sektör paydaşları alternatif ve çözüm üretmek amacıyla uluslararası muhatapları ile iletişim halindedir. Durum daha da netleştikçe sorunlara hızlıca çözüm yolları üretileceğini düşünüyorum.

İhracat rakamları çok ciddi boyutlara ulaşmış durumda. Türkiye'de lojistik çok önemli bir hale geldi. Peki, UTİKAD tarafında neler konuşuluyor?

Bugüne kadarki konumuz hep Taşıma İşleri Organizatörlüğü Belgesi idi, ancak gündemimiz değişti. Dünyadaki tüm konteyner taşımacılığının yüzde 80'ini 7 dev armatör yapıyor. Bu şirketler pandemi ile ciddi şekilde lojistik servislerini arttırmaya ve çeşitlendirmeye başladılar. Farklı taşımacılık modlarında da hakimiyet kurmak adına kendi uçak ve tır filolarını oluşturuyorlar. Bir taraftan da tüm sektöre baskı yapıyorlar. Aslında bu lojistik işi tamamen başka bir bilgi birikimi gerektiriyor. Yine aynı şekilde hizmetlerin farklı bileşenler tarafından verilmesi tekelleşmenin önünde önemli bir kontrol noktası oluşturuyor. Armatörlerin bu tutumu tüm dünyada eş zamanlı şekilde yaşanıyor. Bizler de dünyada yaşanan gelişmeleri Türkiye'ye gündeme taşımaya çalışıyoruz, bilgi veriyoruz. Bugün baktığımız zaman lojistik sektörünün ihracata yaptığı katkı azımsanamayacak büyüklükte ve bunların hepsi Türk şirketi, bunların desteklenmesi ve korunması gerekiyor.

UTİKAD'ın Türkiye için de önemli diğer konusu kombine taşımacılık, yani farklı taşıma modlarının birlikte kullanılması... Bu konu Türkiye için çok önemli. Avrupa'nın en büyük tır filosu da bizde, bunu kullanmak gerekiyor. Beş sene içerisinde tır taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı ile ilgili mutlaka iki kat büyümemiz gerekiyor. Senelerce bu iş çok tekel kaldı. Artık bu işin geliştirilmesine çok ihtiyacımız var. Kısacası UTİKAD sektörün sorunu neyse; o an gündem neyse, onla alakalı her türlü girişimi yapıyor. Ayrıca yeni UTİKAD yönetim kurulu kendi içerisinde çok iyi bir şekilde yapılandı. Her önemli başlık ile alakalı odak grupları kuruldu. Sektörün tüm sorunlarını gerekli yerlerle konuşarak çözmek adına elinden geleni yapıyor.

Her bir yönetim kurulu üyesi ve başkan kendi zamanından büyük fedakarlık yaparak sektör adına büyük savaş veriyor. Hepsine önce sektör adına, sonra kendi adıma teşekkür ediyorum. Ben de onlarla çalıştığım için kendimi şanslı hissediyorum.

Bu şartlar altında 2022 ön görünüz nedir?

2022 yılında iklim değişikliği ve yeşil dönüşüm konusu konuşulmaya devam edecek. Belli bir yere gelene kadar bu konuların gündemde kalması lazım. Bizde bununla ilgili hem sosyal medyada hem de yapacağımız projelerle bilinç kazandırmaya gayret ediyoruz. Kınay olarak 2022 yılı için kendimize %15 gibi bir büyüme hedefi koyduk. Zaten market içinde doğal bir şekilde büyüyoruz, aldığımız müşteri dönüşlerinde de yüzde 10 - 15'lik bir büyüme öngörüyoruz. Biz de büyüme hedeflerimizi maksimumda tutuyoruz. 2022'de KTLUSA ile doğrudan Amerika operasyonlarına başlayacağız, bunun çalışmaları sürüyor. Tek bir ofis ile kalmayı da düşünmüyoruz, alternatifler üzerinde çalışıyoruz. Afrika önemli bir market, şu an herkes bu coğrafyada yer almaya çalışıyor. Biz de, 2022 sonuna doğru burada bulunmak istiyoruz, orada bir atılım yapmak için şartları değerlendiriyoruz. 2022 yılında dijitalleşme konusunda daha yapacak çok şeyimiz var. Türkiye'de dağıtımla ilgili bir depo işine girebiliriz, henüz istediğimiz gibi bir yer bulamadık. Lojistik, altında kıvrımları olan bir sektör. Biz her sektörün her tarafında bulunmayı hedefliyoruz. Yeni iş alanları aynı zamanda kendimizi geliştirmemiz için fırsatlar sunuyor. Bunları mevcut operasyonlarımıza entegre etmekten de keyif alıyoruz.

Kınay markasıyla alakalı ağızımızdan çıkacak her kelimeye dikkat ediyor, özen gösteriyoruz. Çalışanlarımızın sorumluluklarını taşıyarak hareket ediyoruz. Burası hiçbir zaman patron şirket olmadı, hiçbir zaman da olmayacak; biz biriz. Bu iş tek başına yapılacak bir iş değil. Bizim için en önemli şey çalışanlarımız. Onlar bize iyi bakıyor, biz de onlara iyi bakıyoruz. 2022 yılının lojistik sektörü, deniz taşımacılığı paydaşları ve Türkiye için iyi bir yıl olmasını temenni ediyorum.



Transforming our hydrogen
expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

DENİZCİ KADINLAR KONUŞTU

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Ortaköy'deki sosyal tesislerinde "Denizciliğin Rotasını Çizen Kadınlar Konuşuyor" programı düzenledi.



Programa Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniztemiz Derneği/TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, çeşitli kuruluş ve derneklerin kadın yöneticileri, kadın akademisyenler, denizcilik alanında faaliyet gösteren önemli şirketlerin üst düzey kadın yöneticileri ve denizci kız öğrenciler katıldı.

Etkinlikte, denizci kadınların "Biz Her Yerdeyiz" sloganıyla yer aldığı kısa film gösteriminin ardından da "Denizciliğin Rotasını Çizen Kadınlar Konuşuyor" başlıklı konferans gerçekleştirildi.

Programda konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Dursun, erkek egemen denizcilik sektöründe kadınların zorluklarla karşılaşsa da son dönemde

bu sektörde çalışmak isteyen kadınların sayısının arttığını ve denizcilik eğitiminde kız öğrenci oranının yüzde 12'lere ulaştığını söyledi. Kadınların deniz insanı olma yönündeki iştiyaklarının kendisini bir kez daha uygulandırdığını kaydeden Dursun, erkek egemen sektördeki bu ilgiye dair duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

Bakan yardımcısı Selim Dursun'un ardından söz alan Deniz Temiz Derneği (TURMEPA) Yönetim Kurulu Başkanı ve İngiltere merkezli "allaboutshipping" denizcilik sitesi tarafından 2021'de dünya çapında ses getiren 100 kadın denizci arasında gösterilen Şadan Kaptanoğlu da değerlendirmelerde bulundu.

Organizasyonun, denizcilik gibi ulvi ve zor bir mesleği seçen kadınlar için bugünü daha anlamlı hale getirdiğini kaydeden Kaptanoğlu, başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu olmak üzere etkinlikte emeği geçenlere teşekkür etti.

Kaptanoğlu, 21. yüzyılın zorlu süreçlere sahne olduğunu, yenedünyada liderlik etmenin hiç kolay olmadığını kaydederek, "Bu yüzyılın en önemli kazanımlarından birisi kadınların karar mekanizmasında daha fazla yer almasıdır.

Bugün dünyada toplum iş gücünün yüzde 47'sini kadınlar oluşturuyor olsa da üst yöneticilik (CEO) pozisyonundaki kadınların oranının yüzde 5'ten az olduğunu görüyoruz. Küresel olarak üst düzeyde bulunan kadın yönetici oranı ise yüzde 29" diye konuştu.

"DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KADIN ÇALIŞAN ORANI YÜZDE 1,3"

Şadan Kaptanoğlu, Türkiye'de kadın yönetici oranının yüzde 15 civarında olduğunu kaydederek, şu değerlendirmelerde bulundu: "Denizcilik sektöründe dünyadaki 1 milyon 250 bin denizcinin yüzde 2'sini kadınlar temsil ediyor. Türkiye'de bu oran yüzde 1,3 civarında. Dünya genelinde ise



Selim Dursun

denizcilik istihdamının yüzde 94'ü kruvaziyerde çalışmakta. Bu rakamları artırmak için devletimiz ile özel sektör, meslek odaları, birlik ve sivil toplum kuruluşları olarak el ele vermek ve birlikte çalışmak zorundayız." Şadan Kaptanoğlu, bu doğrultuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın hayata geçirdiği projeleri ve denizcilikte kadın istihdamının artırılması için sunduğu destekleri anlattı.

TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi (MAM) Kutup Araştırmaları Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Burcu Özsoy da ilk Türk Antarktika Bilim Seferi'nin koordine edildiği projenin yürütücüsü olduğunu, bugüne kadarki 6 seferi koordine ettiğini ve beşine liderlik yaptığını söyledi. Antarktika ile ilgili bilgiler veren ve bugüne kadar gerçekleştirilen seferlere ilişkin detaylar paylaştı Özsoy, ABD, Çin, Rusya ve Fransa gibi dünyanın önde gelen ülkelerinin bu bölgeyle ilgili hak iddialarını anlattı.

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan da dar kalıplara sokulmak istenen kadınların yaşamın her alanında var olacağına açıkça ortada olduğunu söyledi. Kadınların iş dünyasında eşit temsilinin öneminden bahseden Kalkavan, "Sektördeki kadın



Şadan Kaptanoğlu

varlığının artması bizleri bir nebze mutlu ediyor. Bir an önce başlamasını temenni ettiğimiz bu değişimin başladığını burada görüyoruz." diye konuştu.

"KADIN DENİZ GİBİDİR"

Dünyadaki en büyük ikinci pazar konumunda olan Akdeniz çanağını temsil eden Med Cruise Birliği'nin ilk Türk başkanı Figen Ayan, 30 yıla yakın kruvaziyer sektöründe farklı görevler üstlendiğini, bugün Galataport İstanbul gibi önemli bir limanın başında olduğunu söyledi. Hem MedCruise Birliği'ndeki, hem de Galataport İstanbul'daki kadın yönetici sayısından bahseden Ayan, şu değerlendirmelerde bulundu: "Erkek egemen denizcilik sektöründe her zaman kucaklayıcı bir şekilde karşılandım. Her daim kadın-erkek ayırt etmeksizin bana destek verildi.

Türkiye'den aldığım ilhamı öne çıkararak bu alanda sahip olduğum tecrübeleri sektöre aktardım. Denizcilik sektöründe çalışmak isteyen bir kız çocuğuna ilham olursam o zaman kendimi başarılı hissedeceğim. Kadın deniz gibidir.

Güçlü, uçsuz bucaksız, boyun eğmeyen, zapt edilmeyen. Ancak bir o kadar ılımlı, kucaklayıcı, iyileştiren, yeni ufuklara götüren."



Pınar Kalkavan

DEİK Türkiye-Togo İş Konseyi Başkanı Berna Akyıldız da lojistik sektöründeki 100 çalışandan sadece 9,1'inin kadın olduğunu dile getirerek, "Bunlar da beyaz yakalı. Lojistikte kadın çalışan sayımız çok az. Oysa lojistik hızla dijitalleşiyor ve dönüşüyor. Kadının yaratıcılığından ve iş gücünden faydalanamıyor. Erkeklerle yakın bir sayıda olmalı ve bu alandaki kadın sayısı artmalı" şeklinde konuştu.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Ayşem Ulusoy da iş dünyasında kadınlara ilham olmanın öneminden bahsetti. Kalkınma planlarında kadının iş gücüne katılımına verilecek önemin sağlayacağı katkıları anlatan Ulusoy, lojistikte kadın çalışan sayısını artırmak için yapılması gerekenlere değindi.

Wista Turkey Yönetim Kurulu Başkanı Nazlı Selek de sektörde çalışanlar için yıllardır "deniz adamı" tabirinin söylendiğini belirterek, ilgili mevzuattaki ifadelerin "gemi insanı" olarak değiştirilmesi gerektiğini söyledi. Etkinlikte, bazı denizcilik fakültelerinin kadın yöneticileri ve akademisyenleri ile Türkiye'nin bu alanda faaliyet gösteren önemli şirketlerinin üst düzey yöneticileri de görüşlerini paylaştı.

İTÜ VE PRÜ “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KADIN” ÇALIŞTAYI DÜZENLEDİ

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi tarafından 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde "Denizcilik Sektöründe Kadın" Çalıştayı düzenlendi.



İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi tarafından gerçekleştirilen "Denizcilik Sektöründe Kadın" Çalıştayı Vira Haber Genel Koordinatörü ve Deniz Kültürü Derneği Başkanı Ayşe Olcay moderatörlüğünde Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, İstanbul Teknik Üniversitesi Rektör Yrd. Prof. Dr. Lütfiye Durak Ata, GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın, PRÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Şebnem Helvacioğlu, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER) Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut, sektör temsilcileri ve öğrencilerin katılımı ile yapıldı.

Çalıştayı açılış konuşmasını yapan PRÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Şebnem Helvacioğlu, 8 Mart gününün kadınlara armağan edilmiş tarihinden bahsederek "Bugün dünyayı en eski, insanın merakından doğan, belki de en zor mesleklerinden biri olan denizciliği; 8 Mart Kadınlar Günü dolayısıyla kadın üzerinden konuşacağız. Bu özel günün ilk temelleri kadınlara bir gün ayrılması için 1908'de İngiltere'de atılıyor. Bunun

arkasından 1910 senesinde kadınlar gününün kutlanılmasına karar veriliyor. Bu kararın nedeni kadınların oy hakkı kazanma ve sosyal yaşamda daha fazla yer alabilmesi mücadelesi" diye konuştu.

1934 yılında Türkiye'deki kadınlara seçme ve seçilme hakkı verildiğini hatırlatan Helvacioğlu sözlerine şöyle son verdi: "Maalesef hala mesleği kadın üzerinden konuşuyoruz. Bu mesleği konuştuğumuz kadınlar güçlü kadınlar. Umarım, bundan sonra kadın, çocuk demeden var olmanın, insan olmanın, mesleğe getirdikleri günleri konuşacağız."

FERAMUZ AŞKIN: KADIN İNSANDIR, BİZLERSE İNSANOĞLU

Ardından kürsüye gelen GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın, konuşmasına 8 Mart Kadınlar günü için mücadele veren ve halen mücadelesine devam eden kadınları anarak başladı.

Kadınların eğitim seviyelerinin eşlerine göre yüzde 15,4 daha yüksek olduğunu vurgulayan Aşkın, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün toplumsal cinsiyet konularında önemli adımlar attığını hatırlatarak, TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası olarak 2016



Prof. Dr. Şebnem Helvacioğlu

yılından beri sürdürdükleri Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumunun 18 Mayıs Uluslararası Denizci Kadınlar Günü'nde sürdürecekleri bilgisini verdi. Denizci kadınları denizin ışığı Yakamoz olarak andıklarını ifade eden Aşkın, "Karanlıkta tüm sektörü aydınlatacağına inandık ve sektördeki aslında cinsiyet eşitsizliği olarak tanımlanan bu bilgiyi kırmak, yok etmek için tüm bu davaya inanlarla yola çıktık. Hep beraber güçlenerek devam edeceğimize ve dünyadan çok daha önce sektörde cinsiyet denliğini



Feramuz Aşkın

yakalayacağımıza eminim. Dünya kadının emeği ile güzelleşir. Unutmayalım kadın insandır, bizler ise insanoğlu. Dünyada eşitlik ve adalete inanan ve bu yolda mücadele eden herkesi sevgi ve saygıyla selamlıyorum" diyerek sözlerini sonlandırdı.

ÖZCAN ARSLAN: DENİZCİLİK KADIN MESLEĞİDİR

Kadınların denizcilik sektörüne girişinden ve zaman içinde büyük bir dönüşüm yaşandığına dikkat çeken İTÜ Denizcilik



Prof. Dr. Özcan Arslan

Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, kadınların denizcilik sektöründe büyük başarıları imza attığını anımsattı. Kadınların açılmayan kapıları açtıklarını ve bu başarılar sayesinde mezun olan kadınlara da öncülük ederek istihdam oranını attırdıklarını dile getiren Arslan, şöyle devam etti: "Bugün hala bazı sektördeki şirketlerin kadın stajyer almıyoruz, mezun çalıştırmıyoruz gibi yaklaşımı var ama bu artık ilkel yaklaşımı yakın zamanda yerle bir olacağını düşünüyorum."

Çünkü kadınlar bu yaklaşımı başarıları ve çalışmalarlarıyla kırdılar, biz de buna çok yakından şahitlik yaptık. Kadınların gücünden sektör olarak biz daha nasıl faydalanırız ve kadınları daha üst noktalara nasıl taşıyabiliriz ki onlar kendilerini zaten taşıyor bunları tartışacağız. Bizim çalıştığımız AB projesinde, Türkçesi sağlamlık, esneklik, dayanıklılık ifade edilen bir kavram var. Erkek ve kadını karşılaştırırlarken erkek anlık gücü ifade ederken kadın sürekli gücü ifade ediyor. Aslında artık günümüzde denizcilik anlık güçle değil; sürekli sağlam esnek irade sahibi bir güçle yürütülen bir meslek. O yüzden diyorum ki denizcilik bir kadın mesleğidir ve kadınlarla beraber denizcilik mesleği çok daha üst noktalara gelecek."

LÜTFİYE DURAK ATA: KADIN DENİZCİLERİN ÖNÜ AÇIK

Açılış konuşmaları İstanbul Teknik Üniversitesi Rektör Yardımcısı. Prof. Dr. Lutfiye Durak Ata ile devam etti. Denizcilik sektöründeki kadınların 21.

yüzyıl ile birlikte sektörü daha da ileri taşıyacağını ifade eden Ata, denizcilik çalışmalarının tasarımdan mühendisliğe, hukuktan yönetime ve araştırmanın çeşitli alanlarına kadar çok geniş bir çerçeveye



Prof. Dr. Lutfiye Durak Ata

oturduğu kaydetti. Bilişim ve haberleşme alanında yaşanan gelişmelerle birlikte yapay zekanın ön plana çıkarak aslında fiziksel gücü arkada bıraktığını bu yaklaşımla kadının gücünün daha da ortaya çıkacağını değerlendiren Ata, kadın denizcilerin önünün açık olacağını söyledi.

Öte yandan üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde kız öğrencilerin daha çok denizcilik mesleğine yönelmesi için sektörün aktif rol oynaması gerektiğine vurgu yapan Ata, şöyle devam etti: "Biz Pasifik'ten Atlantik'e yeryüzünün ne kadar denizlerinde var olursak aslında dünyadaki barışın ve iyiliğin de artmasına da o kadar vesile olacağımıza inanıyorum."

Ben denizcileri biraz yeryüzündeki astronotlar gibi değerlendiriyorum. Herhangi bir zorluk ve sıkıntı olduğu zaman gerçekten dünyada da hepimiz aynı gemideyiz. Küresel, ekolojik sorunlar, barış gibi başarmamız gereken çok önemli meseleler var. Ve bu konularda aslında denizcilerin bizlere yol göstereceğini düşünüyorum. Çünkü siz aynı gemide hedefinize başarıyla yürüyorsunuz."

ORAL ERDOĞAN: MÜCADELE EDEN KADINLARI SAYGIYLA ANMALIYIZ

Son konuşmayı yapmak üzere kürsüye gelen Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ise kadınlara verilen haklar, kadının değeri ve denizcilik sektöründeki kadınlar konusuna değinerek mücadele eden kadınları

saygıyla anıp, anlamak gerektiğine dikkat çekti.. Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde birincilerin genellikle kadın öğrencilerden olduğunu söyleyen Oral, denizlerde de ciddi oranda kadın



Prof. Dr. Oral Erdoğan

başmühendis ve kaptan olduğunu kaydetti.

Açılış konuşmalarının ardından ilk panele geçilerek Kpt. Merve Soykan Alsancak, Baş Müh. Başak Özdemir, Üsküdar Üniversitesi öğretim üyesi Doç. Dr. Aylin Tutgun Ünal, Gedik Üniversitesi Öğr. Üyesi Dr. Ece Erbuğ, WISTA Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Ayşegül Şentürk Görür ve Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği'nden (DAD-DER) Muzaffer Civelek tarafından denizde çalışan kadınların mesleklerine katkısı; sosyolojik, psikolojik, hukuksal ve mesleki açıdan değerlendirildi. Panel soru cevap bölümü ile sona erdi. Öğle yemeğinin ardından İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne geçilerek Çalıştay iki oturum olarak devam etti.

ÇALIŞTAYIN İKİNCİ BÖLÜMÜ İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİNDE YAPILDI

Türk denizciliğine kadın çalışan stratejisi ve politikalarının geliştirilmesinin fırsat eşitliği, cam tavan, maaş eşitsizliği ve sosyal haklar gibi alt başlıklar altında değerlendirildiği 2. panelin birinci oturum moderatörlüğünü TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Gizem Çevik üstlendi. Panele konuşmacı olarak Kaptan Merve Soykan Alsancak, Muzaffer Civelek, İrem Arıcan ve Aslı Arslan katıldı.

Panelin ikinci oturumunda Kaptan Başak Özdemir'in moderatörlüğünde "Denizci Kadının İç Dünyası" değerlendirilmek üzere Nildenez Sütçü Şen, Leyla Çiçek, Pınar Akyıldız, Gizem Turan, Sedat Fırat, İrem Bulut ve Alkım Seven konuk edildi.

ANADOLU TERSANESİ SİLAHLI EĞİTİM GEMİSİ AL SHAMAL'I TESLİM ETTİ

Anadolu Tersanesi'nde Katar için inşa edilen AL SHAMAL Silahlı Eğitim Gemisi, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar ve Katar Savunma Bakanı Halid bin Muhammed el-Atiyye'nin katıldığı törenle Katar'a teslim edildi.



Anadolu Tersanesi tarafından Katar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için inşa edilen 2 adet Silahlı Eğitim Gemisi'nden ikincisi olan AL SHAMAL (QTS 91), Tuzla'daki Anadolu Tersanesi'nde düzenlenen törenle Katar'a teslim edildi.

Törene, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Katar Savunma Bakanı Halid bin Muhammed el-Atiyye, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal, Milli Savunma Bakan Yardımcısı Muhsin Dere, Anadolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Süalp Ürkmez, Turkon Holding İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan başta olmak üzere çok sayıda davetli katıldı.

Tören öncesi saygı duruşunda bulunulurken, akabinde İstiklal Marşımız ve Katar Milli Marşı okundu. Kur'an-ı Kerim tilavetinin ardından bir konuşma yapan Anadolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Süalp Ürkmez, AL SHAMAL Silahlı Eğitim Gemisi'ni zamanında teslim etmenin mutluluğunu yaşadıklarını ifade etti. Ürkmez, Anadolu Tersanesi olarak 2 adet Silahlı Eğitim Gemisi anlaşması kapsamında Katar için inşa ettikleri ilk gemiyi 25 Ağustos 2021'de teslim ettiklerini belirterek, inşası süren gemileri

de zamanında teslim edeceklerini söyledi. Katar Deniz Harp Okulu Komutanı Tuğamiral Khalid Nasser al-Hajri de, Türk Silahlı Kuvvetleri ve geminin inşasında katkısı bulunanlara teşekkür ederek sözlerine başladı.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Katar Emiri Şeyh Temim bin Hamed Al Sani liderliğinde Türkiye ve Katar arasında önemli projelerin hayata geçirildiğini söyleyen Tuğamiral Hajri, ileri teknolojiye sahip bir gemiyi Katar Deniz Kuvvetleri'ne kazandırmaktan duydukları memnuniyeti belirtti.

Projenin bir diğer gemisi QTS 91 AL DOHA'daki eğitim faaliyetlerine ilişkin videonun izletildiği törenin sonunda Katar Savunma Bakanı el-Atiyye tarafından gemi komutanına teslim edilen Katar Bayrağı, Katar Milli Marşı eşliğinde gemi gönderine çekildi.

SİLAHLI EĞİTİM GEMİLERİ

Katar Deniz Kuvvetleri için 2 adet Silahlı Eğitim Gemisi (CTS) inşasını içeren projenin inşasına Şubat 2019 tarihinde başlanmıştı. 90 metre uzunluğunda ve 1.950 ton tam yük deplasmanına



sahip gemi, eğitim görevlerinin haricinde karakol görevleri de icra edebilecek.

Anadolu Tersanesi ile Katar Deniz Kuvvetleri arasında 2 askeri eğitim gemisi inşa edilmesi için Katar'da Mart 2018'de düzenlenen Doha Uluslararası Deniz Savunma Fuarı ve Konferansı'nda sözleşme imzalamıştı.

Eğitim Gemisi, yaklaşık 90 metre uzunluğunda ve 1.950 ton tam yük deplasmanına sahip. CTS, temel deniz harbiyeli eğitiminin yanı sıra kış tarafında orta boy helikopter için bir helikopter pisti bulunuyor. Kursiyerlere muharebe yönetimi ve silah eğitimi de verebilecek kapasitede olan gemiler, ikincil bir görev olarak açık deniz devriye görevlerinde (OPV) de kullanılabilir. Gemi 76 öğrenci ve 8 eğitime konaklama imkanı sağlarken, 66 mürettebat gemide görev yapacak.

Tasarımı da Anadolu Tersanesi tarafından yapılan gemilerin klaslaması ise Türk Loydu tarafından yapıldı. Silahlı eğitim gemilerinden AL DOHA, 25 Ağustos 2021'de; AL SHAMAL ise, 25 Şubat 2022 tarihinde teslim edildi.



Yönümüz Sizsiniz.

MEDKON
LINES

www.medkonlines.com

EKOL DENİZCİLİK'TE BURLU DÖNEM BAŞLIYOR

Ekol Denizcilik'te ilk burslu dönem 09 Mayıs 2022'de başlıyor. Ekol Denizcilik Akademi ve İş Geliştirme'den Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Emel Hayretdağ, yeni eğitim dönemi ile ilgili önemli konulara dikkat çekti ve insana yatırım yapmanın öneminden bahsetti.

Bu güne kadar her eylül ayında yeni dönem açan Ekol Denizcilik, tarihinde ilk defa aynı yıl içinde iki yeni dönem başlatacak ve bunun ilki sektör paydaşlarının sağladığı burslarla eğitim alacak burslu öğrencilerden oluşacak.

Ekol Denizcilik Eğitim Kurumu'nun 9 Mayıs 2022 tarihinde başlayacak ilk tam kapasite burslu eğitim programına ilişkin değerlendirmelerde bulunan Ekol Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Emel Hayretdağ, "Burslu eğitim programımız, ilk defa bu kadar yüksek sayıda ve gelenekselleşmeye öncü olacak şekilde yapılacak. En az 100 burslu öğrenci ile başlanması planlandı.

Bugüne kadar denizcilik okulu, bilerek, isteyerek, seçilmiş öğrenciler tarafından tercih ediliyordu. Şimdi biz denizciliği lise mezunu arkadaşlarımızın gündemine götürüyoruz. Çünkü zannettiğiniz kadar çok bilinen bir sektör değil. Hala bıkmadan usanmadan sektörü ve bu sektörde nasıl eğitim verdiğimizizi ve nasıl yetkin personel yetiştirdiğimizi anlatıyoruz" diye konuştu.

SEKTÖR TEMSİLCİLERİNE VE ARMATÖRLERE DESTEK ÇAĞRISI

Başlangıcına çok kısa bir süre kalan burslu eğitim programı kapsamında denizcilik sektörünün önde gelen kurumları, temsilcileri ve armatörlere burs ve staj işbirliği konusunda çağrıda bulunan Emel Hayretdağ burada önemli olanın burs vermek değil, mesleğe yatkınlığı olan genç insanları keşfetmek olduğunun altını çizdi. Denizcilik sektöründeki kurumlara ve armatörlere seslenen Hayretdağ, insana yatırım yapmanın ülke denizciliği için de stratejik ve çok önemli olduğunu ifade ederek şunları söyledi: "Denizcilik sektörünün eğitim kurumlarıyla iş birliği çok önemli.

Çünkü okul bittikten sonra öğrencinin işi bitmiş olmuyor. Gemide staj imkanı ve kendini geliştirme konusunda armatör firmaların desteğine ihtiyaç var. Bu anlamda bütün armatör firmalardan, sektör kurum ve kuruluşlarından destek bekliyoruz.

Ayrıca bize ufuk olacak yeni projelerle de gelebilirler. Kendi personel havuzlarında yer alacak istihdamı sağlayıp, kendi gemilerinde görev almasını istedikleri kişilerin de burslu olarak burada eğitim almalarını ya da genel olarak öğrencilerin güverte ve makine olarak uygun bölümlerde okumasını sağlayabilirler. Ayrıca burslu öğrencilerin başarı durumu da her ay düzenli olarak burs verenlere belgelenecek. Devamsızlık ve başarısızlık bursun düşmesine neden olacak. Bu noktada bursların iadesi de söz konusu".

UZAK YOLDA ÇALIŞABİLMEK DE EKOL EĞİTİM KURUMU'NDA MÜMKÜN

Verdikleri eğitimlerden de söz eden Hayretdağ, "14 haftalık 4 dönem üzerinden bir ilki gerçekleştirerek, bir dönem içinde 3 öğrenci grubunun eğitim almasını sağlayacağız. Yani öğrenci sayımızı 400'lere çıkaracağız. Ekol Denizcilik'in bir akademi olduğunu söylemek mümkün" dedi.

Okulu bitirdikten sonra öğrencinin vardiya zabıtları için 12 aylık deniz hizmeti gerektiğini vurgulayan Emel Hayretdağ, makine zabıtlarının ise 6 ay denizde, 6 ay ise denizcilikle ilgili bir yerde staj yapması gerektiğini aktararak şunları söyledi: "Bu süreyi tamamlayan vardiya ve makine zabıtları bizden aldıkları diplomaları ve stajları ile Liman Başkanlığı'na müracaat edebilirler. Ardından Liman Başkanlığı'nın sınavlarını geçtikten sonra yakın yolda 3 bin grostonluk gemilerde çalışabiliyorlar.



36 ay deniz hizmeti yaptıktan sonra 88 günlük IMO model kurslarına gelmeleri gerekiyor. Kursları tamamladıktan sonra Liman Başkanlığı'nda uzak yola geçmek için sınava girebiliyorlar.

Yani üniversite mezunu denklğine gelmiş oluyorlar ve uzak yolda çalışabiliyorlar. Meslek yüksekokulları 500 grostonaja kadar, biz 3 bin grostonaja kadar yetkiliyiz. Ekol Denizcilik'ten uzak yola geçmiş ve şu an açık denizlerde görev alan mezun sayımız her geçen gün artmaktadır."

Emel Hayretdağ sözlerini; "Gerek teknik imkanlarımız, inovatif yapımız ve fiziki şartlarımız, gerekse de sürekli yenilenen ve büyüyen eğitim kadromuz ile Ekol'de her geçen gün yeni projeler duymaya hazır olun" diyerek sonlandırdı.

SIFIR EMİSYONLU RÖMORKÖR ZEETUG, ÖDÜLE DOYMUYOR

NAVTEK tarafından geliştirilen dünyanın ilk sıfır emisyonlu ve elektrikli römorkörü ZEETUG, Green World Ambassador ödülü aldı.



Dünyanın ilk elektrikli ve sıfır emisyonlu römorkörü ZEETUG'a imza atarak oyunun kurallarını değiştiren NAVTEK, Green World Ambassador Ödülü'nü de kazanarak bu proje ile üçüncü ödülünü aldı. Daha önce 2020 yılında Green Apple'in "Çevre İçin En İyi Uygulama Mühendisliği ve Üretimi" dalında

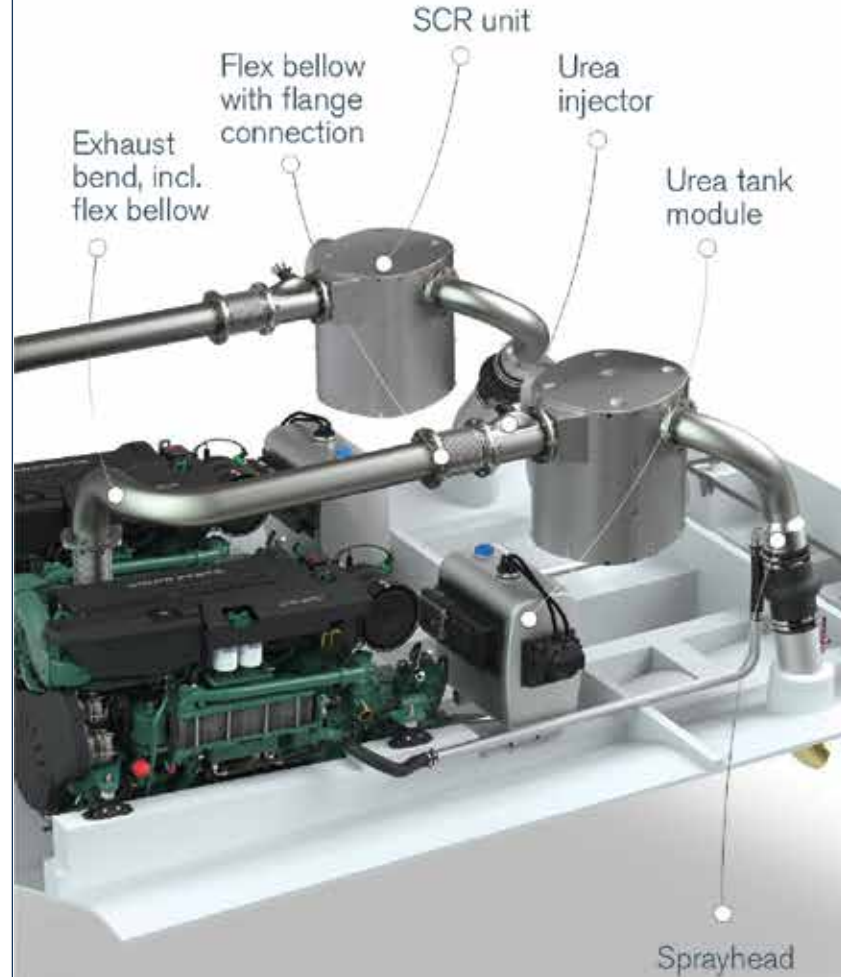
altın, 2021 yılında ise "En İyi Römorkör" dalında yine altın ödülünü alan NAVTEK, bu kez "Green Apple Yeşil Dünya Elçisi Altın Ödülü"nü Türkiye'ye getirdi.

Ekip, Dubai Yüksek Teknoloji Koleji'nde düzenlenen törenle ödülünü alırken şirketten yapılan açıklamada, "NAVTEK, mühendislik ve üretim alanında GREEN WARDS 2021 Altın Kazanarı olmaktan ve daha yeşil bir dünya hedefine katkıda bulunmaktan gurur duymaktadır" denildi. Dünyanın ilk sıfır emisyonlu römorkörü ZEETUG'a imza atan ve 40 yıldan uzun süredir denizcilik tasarım ve teknoloji şirketi NAVTEK, şimdiye kadar hem donanma hem de ticari olarak 250'den fazla gemi, enerji santrali ve platform tasarlayıp inşa etti. ZEETUG GİSAŞ POWER, halen GİSAŞ tarafından kullanılıyor.

3 ZEETUG DAHA GELİYOR

Dünyanın ilk elektrikli ve sıfır emisyonlu römorkörü olan GİSAŞ POWER'a 2'si 30 ton BP'lik ve 1'i 45t BP'lik olmak üzere 3 kardeş daha geliyor. ZEETUG olarak adlandırılan ve NAVTEK tarafından tasarlanan römorkörler, GİSAŞ&NAVTEK BOATYARD'da (ZEETUG FACTORY) Türk Loydu kurallarına göre inşa ediliyor. Her 3 römorkörün de 2022 yılında GİSAŞ'a teslim edilmesi bekleniyor.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

Volvo Group Otomotiv Tic. Ltd. Şti.
Fatih Sultan Mehmet Mah., Balkan Cad No:47, Casper Plaza, 34771
Ümraniye-Istanbul Tel: 0 216 655 75 00

TÜRKİYE DENİZCİLİK FEDERASYONU ATATÜRK'ÜN HUZURUNA ÇIKTI

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) yönetimi, 18 Mart Cuma günü önce Milli Savunma Bakanlığı Tersaneler Genel Müdürü Emre Dinçer'i ziyaret etti. Ardından da Atatürk'ün huzuruna çıkarak, mozoleye çelenk sundu.



TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan başkanlığındaki heyet, ilk ziyaretini Milli Savunma Bakanlığı Tersaneler Genel Müdürü Emre Dinçer'e gerçekleştirdi. Sektörel değerlendirmelerin yapıldığı ziyarete Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Teoman Mustafa Akyol, Ali Burçin Eke, Harun Akbaş, Kamil Mamat, Genel Sekreter Nuri Koray Kurun, Genel Sekreter Yardımcısı Ayşe Olcay, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Aslı Arslan, Yönetim Kurulu Üyeleri Erdem Alakuş, Garip Erdoğan, TÜRKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut ve Genel Sekreter Özgür Doğan Güneş katıldı.

Milli Savunma Bakanlığı Tersaneler Genel Müdürü'ne nezaket ziyaretinde bulunan TÜRDEF yönetimi, buradan Anıtkabir'e geçti. Türkiye Denizcilik Federasyonu yönetiminden oluşan heyet 18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü dolayısıyla Anıtkabir'e bir ziyaret gerçekleştirdi. Burada heyete DEFMED Yönetim Kurulu Başkanı Orçun Erbayraktar, DEFMED Başkan Yardımcısı Bülent İbik, DEFMED Yönetim Kurulu Üyesi Gencay Kuru da katıldı. Heyet, Mustafa Kemal Atatürk'ün mozolesine çelenk sunup saygı duruşunda bulundu. Ardından Misak-ı Milli Kulesi'ne geçerek, Anıtkabir Özel Defteri'ni de imzalayan



Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan, deftere şunları yazdı:

"Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu MUSTAFA KEMAL ATATÜRK;

ATAMIZ...

1 Kasım 1937'de Türkiye Büyük Millet Meclisi kürsüsünden beşinci dönem açılış konuşmasında söylediğiniz bu cümleler her daim şiarımız oldu:

"Denizcilik sadece ulaştırma işi değil, iktisadi iş olarak anlaşılacak ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşa edilecek, deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir. Çünkü toprakların üç bir yanı deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizdir. En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir.

Bu yetenekten yararlanmasını bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız..." ifadenizin tamamını misyonumuz olarak kabul ettiğimizi, bu kapsamda Türkiye'nin denizcileşmesi ve deniz kültürüne sahip



bireylerin olabilmesi için her zaman çalışacağımızı huzurunuzda beyan ederiz. Bugün 18 Mart 2022... Çanakkale Zaferimizin 107'nci yıldönümünde sizin huzurunuzdayız. Sizin manevi hatıranız önünde bir kez daha şehitlerimizi saygıyla ve minnetle anıyoruz. Üksek öngörünüz ve söylemlerinizi çağları aşiyor ve biz Türk denizcilerinin pusulası olmaya devam ediyor. Türk denizcileri olarak ilkeleriniz doğrultusunda denizci bir millet olmak için bu vatanın her bir bireyine denizciliği anlatacağız. Şahsınızın sözleri doğrultusunda denizciliği ülkemizin büyük ülküsü haline getirmek için taviz vermeden denizcilik sektörü için hizmet vereceğimize Türkiye Denizcilik Federasyonu yönetimi olarak söz veriyoruz."

Ziyaret sonrasında duygu ve düşüncelerini kaydeden TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan, "Denizci millet olduğumuz takdirde üç tarafımız denizlerle çevrili ve Marmara gibi bir iç denize sahip olan bir millet olarak biliyoruz ki; hududumuzun veya etki alanımızın tüm dünya olduğunun bilincindeyiz. Denizci milletlerin refah toplumları olduğunu yüreklerle kazımak için yorulmamak üzere tam yol ileri seyre devam edeceğimize sizin manevi hatıranız önünde söz verdiğimizizi belirtmek isterim" dedi.

SANMAR BOĞAÇAY SERİSİ İÇİN YENİ SÖZLEŞME İMZALADI

Sanmar, Boğaçay serisi römorkörün ileri teknolojilerle donatılmış sürümünü Avustralyalı Mackenzie Marine ve Towage Pty Ltd'ye teslim etmek için bir anlaşma imzaladığını duyurdu.



Türkiye'nin önde gelen römorkör inşacısı Sanmar, Avustralyalı Mackenzie Marine ve Towage Pty Ltd. ile en çok satan serisi RAmports 2400SX (Boğaçay) römorkörün yükseltilmiş özellikli ünitesinin satışı için anlaşmaya vardı. Dünyaca ünlü Kanadalı deniz mimarları Robert Allan Ltd.'nin Sanmar'a özel RAmports 2400SX MKII tasarımına dayanan ASD römorkör, Sanmar'ın amiral gemisi Bogacay RAmports 2400SX Class'in modernize edilmiş ve güncellenmiş versiyonu...

24,4 m x 12 m x 5,45 m boyutlarında ve her biri 1,600 dev/dak'da 2100kW'a ulaşan ve US255 FP 2,6m pervaneleri tahrik eden iki Caterpillar CAT 3516C ana motorla donatılan römorkör, 70 tonluk etkileyici bir baba çekme gücü sunuyor. İnşa sürecinde Boğaçay LI olarak adlandırılan römorkörün, 2022 yılının son çeyreğinde teslim edilmesi planlanıyor. MMT Genel Müdürü Sean Mackenzie, bir arka vinç, yangınla mücadele kabiliyeti içeren, Tier III uyumluluk teknolojisini barındıran römorkörün kalitesi ve üstün özelliklerinden memnun olduklarını dile getirerek bu satın almayla müşterileri için yenilikçi römorkaj çözümleri sağlama vizyonunu sürdürdüklerini belirtti.

“Meeting Point of All Routes”



TUNA
Ship Supply
Safety & Fire & Bridge

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 34944 Tuzla/İSTANBUL/TURKEY

+90 216 446 74 03

+90 216 446 74 08 (fax)

supply@tunashipping.com

www.tunashipping.com

Kişisel Koruyucu Ekipmanlar

KAPALI MAHALLERE GİRİŞ / ENCLOSED SPACE ENTRY

TRIPOD



KURTARMA VİNCİ



YÜKSEKTE ÇALIŞMA / WORK AT HEIGHT

DÜŞÜŞ TUTUCU



EMNİYET KEMERİ



TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

All about safety in Turkey

- Admiralty Charts & Publications
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Security (ISPS) Equipment
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Medical Equipment
- Communication Equipment
- IMO Symbols & Safety Poster, Flags
- Personal Protection Equipment
- Pilot & Embarkation Ladders

“MAVİ İKLİM ELÇİLERİ” PROJESİ HAYATA GEÇİRİLİYOR

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA ve WISTA Türkiye dünyada giderek artan iklim değişikliği olaylarına dikkat çekmek ve çevresel sorunlara yönelik sürdürülebilir çözümler geliştirmek amacıyla örnek bir iş birliği başlattı.



Şadan Kaptanoğlu

Denizcilik sektöründe kadın çalışanların önemini vurgulamak amacıyla Dünya Kadınlar Günü etkinlikleri kapsamında 16 Mart Çarşamba günü Altaş Ambarlı Liman Tesisleri ev sahipliğinde gerçekleşen basın toplantısında, proje paydaşları TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve Wista Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Nazlı Selek, basın mensupları ve davetlilerle buluştu.

Basın toplantısı TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun konuşmasıyla başladı. TURMEPA, TÜRKLİM ve WISTA Türkiye'nin dünyada giderek artan iklim değişikliği olaylarına dikkat çekmek ve çevresel sorunlara çözüm bularak dünyayı kurtaracak sürdürülebilir adımlar atmak amacıyla güçlerini birleştirdiğini ifade eden Kaptanoğlu: “21. yüzyıl zorlu süreçlere,



Aydın Erdemir

yeniliklere, yeni düşünme biçimlerine, çözüm yollarına ve yeni işlere tanıklık ediyor. Ve bu yenedünyaya liderlik etmek hiç kolay değil. Şüphesiz ki içinde bulunduğumuz yüzyılın en önemli kazanımlarından biri kadınların karar mekanizmalarında yer almasıdır. Bu yüzyılın, ülkemizde ve tüm dünyada kadınların gerçek gücünü ortaya koyacağı bir yüzyıl olacağına yürekten inanıyorum. Dünyaya açılan kapılarımız olan limanlarımızda başlatacağımız Mavi İklim Elçileri projesinde de denizci kadınların deneyimi, gücü ve önderliği ile dünyamıza iyilik hikayeleri yazacağız. Bu proje, gelecek nesillere suyumuzu, denizlerimizi masmavi bırakma hedefimiz için atılacak önemli bir adımdır.” dedi.

KADINLARIN DENİZCİLİKTEKİ ORANI YÜZDE 2

Sektörün üç önemli derneği ile anlamlı bir projeyi hayata geçirdiklerinin altını



Nazlı Selek

çizen TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, “Proje ile birlikte denizciliğimizin öncü kadınları dünyanın önemli sorunlarının başında gelen iklim değişikliğine karşı da öncü olacak. Daha adil bir toplum hedefinin en önemli unsurlardan birisini toplumsal cinsiyet eşitliği konusu oluşturuyor.

Ülkelerin kalkınmasında, kadınların potansiyellerini tam olarak kullanması, siyasi ve kültürel gelişmenin yanı sıra ekonomik gelişmeyi de hızlandıracaktır. Dernek olarak da bu konu, önemli gündem maddelerimizden birini oluşturuyor.

Türkiye, kadının işgücüne katılımı alanında OECD ülkeleri arasında en son sırada yer almaktadır. 2019 yılı itibarıyla kadınların işgücüne katılım oranında OECD ortalaması yüzde 65,1 iken, Türkiye’de bu oran yüzde 38,7



seviyelerindedir. Denizlerimizde de durum farklı değil. Bugün dünyadaki 1 milyon 250 bin denizcinin yalnızca yüzde 2'sini kadınların temsil ediyor. Türkiye'de ise bu oran yüzde 1,3 civarında seyrediyor.

Dünya genelinde kadın denizcilerin yüzde 94'ü ise kruvaziyer endüstrisinde hizmet veriyor. Bu rakamları daha yukarıya çıkarmak için adımlarımızı attık, atmaya da devam edeceğiz" diye konuştu.

Wista Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Nazlı Selek ise şunları söyledi: "Projenin ana teması iklim kriziyle mücadele olmakla birlikte neden kadın iklim elçileri olsun istedik? Çünkü kadın demek sorumluluk demek, mücadeleden kaçmamak demek, sağduyu, bilinç ve hassasiyet demek.

Bu projeyi emanet edebileceğimiz elçiler, işte tam da bu nedenlerle, kadınlar olmalı dedik. Projenin başlayacağı saha limanlar ve kıyı tesisleri olmakla birlikte amacımız, buralarda hizmet veren beyaz ve mavi yakalı kadın çalışanlara ilave olarak WISTA üyesi tüm kadın yöneticilerin de, projeye ilgili farkındalığı artırmak ve kendi sorumluluk alanlarında projeyi uygulamalarını ve mentorluk yapmalarını sağlamak.

WISTA olarak; projenin başlayacağı limanlara bizzat giderek, öncü kadın iklim elçilerimize ihtiyaç duyabilecekleri tüm desteği vermeyi ve projenin her tür hibrit veya yüz yüze eğitiminde aktif görev almayı taahhüt ediyoruz." Program, basın mensuplarının sorularının yanıtlanmasının ardından TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun, iki kurumun başkanlarına iklim kriziyle mücadelede desteklerinden dolayı teşekkür plaketi takdim etmesiyle sona erdi....



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



"Authorised Service Agent for Mac Gregor
VDR- SVDR, Blu Traker SSAS-LRIT and SRC Epirb-Sart"

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



TÜRKİYE'DE TASARIMI YAPILAN EN BÜYÜK JACK-UP BARGE İÇİN SÖZLEŞME İMZALANDI

Tasarımı Poseidon'a ait olan, mühendislik çalışmaları DNA Marine Co. Turkey ile işbirliği içinde yürütülen proje sonunda Türkiye'de şimdiye kadar tasarlanan en büyük jack-up barge için yabancı bir firma ile sözleşme imzalandı.



POSEIDON Marine Engineering and Construction Co. Ltd. Şirketi'nin Yönetim Kurulu Başkanı Burak Acar, tasarımı kendilerine ait olan ve Türkiye'de şu ana kadar tasarlanmış en büyük jack-up barge için yabancı bir firma ile sözleşme imzalandığını duyurdu.

daha büyük projeleri hayata geçirmenin heyecanını yaşadıklarını vurgulayan Poseidon Yönetim Kurulu Başkanı Burak Acar, bundan sonraki hedeflerini de şöyle aktardı: İlk Jack-up barge tasarımı yaptığımız 2011 yılından bu yana imalatı yapılan 8 adet tasarımı



Jack-up barge; 62x24x4m duba boyutları ve 55m ayak uzunluğu ile 1.500 ton yük taşıma kapasitesine sahip olup, ana güvertesinde 40t @ 50m kapasiteli güverte vinci bulunuyor. Jack-up barge'nin güverte yük alanı 1.000 metrekare olup, güverte üzerine monte edilen 2 adet sevk ünitesi bulunmakta. Jack-up ünitelerinin tasarım ve mühendisliğinde bugüne kadar elde ettikleri deneyimle

oldu. Bu konuda Türkiye'de tek, dünya genelinde de sayılı firmalardan biri olduk. Fransa, Azerbaycan, Türkmenistan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerde hali hazırda kullanımda olan projelerimiz var. Hedefimiz bir sonraki projemizin bundan daha büyük ve daha kapsamlı bir proje olması. Her yeni projede kendimizi bir adım daha aşmayı ve çitayı bir tık daha yukarı çıkarmayı seviyoruz. Yalnız burada şunu belirtmeliyim, bugüne

kadar yürüttüğümüz projelerin tamamı yabancı müşteriler içindi. Ne yazık ki yerli müşteriler için henüz jack-up yapıların yaygın kullanım alanı bulunmamakta.

Benzer şekilde yerli tersaneler için de bu yapıların imalatı konusunda bir ilgi bulunmuyor. Oysa unutulmamalı ki, benzer prensiple çalışan Offshore petrol platformları ya da diğer Jack-up Platformlar bizim projelendirdiğimiz yapıların daha büyükleri. İmalat olarak da katma değerleri oldukça yüksek. Umarım bizim tecrübelerimizden yerli kullanıcılar ve tersaneler de bir gün yararlanır".

Burak Acar, "Burada bir özel teşekkürü de DNA Firması'nın kurucusu sevgili meslektaşım Doğuhan Hazar Cengiz'e etmek istiyorum" diyerek şöyle devam etti: "Kendisi ile daha önce RINA'da çalıştığı dönemlerde Fransız müşterilerimiz için tasarladığımız jack-up barge'ların RINA onay süreçleri kapsamında çalışma olanağımız olmuştu.

Bu projede de, yeni kurmuş olduğu DNA Firması ile yapısal analizler konusunda ve konstrüksiyon tasarımında bize büyük yardımları oldu. Kendisine, yeni kurduğu firması ile sektörde başarılar diliyorum. Dünya genelinde büyük ekiplerle çalışan yabancı firmaların oldukça uzun sürelerde tasarlayıp projelendirebildiği bu tarz yapıları 6 hafta gibi bir sürede tamamen kendi bünyemizde tasarlayıp projelendirebilmek, bu konuda gelmiş olduğumuz seviyeyi gözler önüne seriyor diye düşünüyorum. İmalat konusunda olmasa bile tasarım konusunda bir Türk firmasının ve Türk mühendislerinin dünya genelinde bilinen bir ekip haline gelmesi Türk Gemi Mühendisleri açısından bence oldukça önemlidir".

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

6. İZMİR 2021 6th IZMIR BIENNIAL

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

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



#mekemarine



60 yılda 3.600 yıl

www.mekemarine.com

Otizm doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında iletişimi etkileyen bir farklılıktır. Otizmli bireylerin iletişim becerileri ile kendilerini gösteren gelişimsel bir farklılıktır.

TEPELİ PELİKAN

Pelecanus crispus
Enlemlerini koruyan, ekolojik ve kültürel değeri yüksek, az bilinen ve nadir türlerdir. Pelikan popülasyonları hızla azalmakta ve yaşam alanları daralmaktadır.

Türkiye'de Dilek Yarımadası ve çevresindeki sulak alanlarda yaşarlar.

Büyük Memeliler Derneği Milli Parklar ve Sulak Alanlar Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanmıştır.

© Meke Marine - Tüm hakları saklıdır. İzmit, 2021.

GÖVDE GÖSTERİSİ: TCG ANADOLU DENİZE AÇILDI

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı koordinesinde donanmanın amiral gemisi olacak, yerli amfibi hücum gemisi TCG Anadolu'nun deniz testleri başladı.



Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı koordinesinde Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) donanmasının en büyük savaş gemisi olacak TCG Anadolu, test faaliyetleri için denize açıldı. Yapımı devam eden Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi

çıkarılmış, başarıyla gerçekleştirilen testin ardından tekrar tersanemize dönüş yapmıştır" denildi. Envantere alındıktan sonra TCG Anadolu'da birçok yerli sistemin kullanılması bekleniyor. Hava gücü olarak ATAK-2 projesinin deniz



TCG Anadolu'nun deniz testleri başladı. 27 Şubat Pazar günü İstanbul Tuzla'daki Sedef Tersanesi'nden denize açılan gemi başarıyla gerçekleştirilen testin ardından tekrar tersaneye döndü.

Geminin inşa edildiği Sedef Tersanesi'nden yapılan açıklamada, "Tersanemizde inşa edilen TCG Anadolu, rihtimden demir bölgesine açığa

platformları için bir versiyonu üzerinde çalışılıyor; ancak proje tamamlanana kadar Kara Kuvvetleri'nden Deniz Kuvvetleri'ne transfer edilen 10 adet AH-1W taarruz helikopterlerinin gemide konuşlandırılması bekleniyor. SİHA ve Hürjet gibi milli hava araçlarının gemide görev yapabilmesi için de çalışmalar sürüyor. Bu çalışmaların da tamamlanması ile TCG Anadolu Türkiye'nin ilk uçak gemisi olacak.

232 metre uzunluğunda, 32 metre genişliğindeki geminin bu yılsonuna kadar envantere girmesi planlanıyor.

Uçak gemisiyle ilgili açıklamada bulunan Bakan Varank, "Taşınacağı yeni nesil SİHA'larla ordumuzun stratejik caydırıcılık kabiliyetine muazzam katkı sağlayacak, Türk Donanması'nın en büyük gemisi TCG-ANADOLU envantere girmeye hazırlanıyor" dedi.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir ise TCG-ANADOLU'nun 2022 yılının sonuna doğru teslim edilmesinin planlandığını söyledi. Ayrıca ATAK-2 projesinin deniz platformlarına yönelik sürümü gelene kadar 10 adet AH-1W taarruz helikopterlerinin gemide bulundurulması planlanıyor.

Sedef Tersanesi tarafından geliştirilen TCG-ANADOLU, şirketin Savunma Sanayii Projeleri Müdürü Selim Buldanoğlu'na göre deniz testleriyle birlikte yıl sonuna kadar tamamlanmış olacak.

TCG ANADOLU KOMUTAN BOTU TESLİM EDİLDİ

Çok maksatlı amfibi hücum gemisi TCG Anadolu'nun komutan botu Gepa Fiberglass imzası taşıyor. Geçtiğimiz günlerde Türk bayrağı çekilen ve ilk deneme seyirine çıkan çok maksatlı amfibi hücum gemisi TCG Anadolu ile ilgili ayrıntılar ortaya çıkmaya devam ediyor. Son olarak TCG Anadolu'nun komutan botu deneme seyirinde görüntülendi.

Alınan bilgiye göre, komutan botu Gepa Fiberglass tarafından milli olanaklarla inşa edildi. Gepa Fiberglass Genel Koordinatörü Barbaros Onur, "Ülkemizin denizlerdeki caydırıcılığı için son derece önemli olan bu projede GEPA Fiberglass olarak yer aldığımız için gurur duyuyoruz" dedi.

BAZILARI DENİZDE YÜKSELİR

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle
dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan Türk P&I ile
siz de denizde yükselmeye hazır olun.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



"TÜM LİMAN OPERASYONLARINI MÜŞTERİLERİMİZE AN VE AN YAŞATIYORUZ"



BATURALP ALKAN

ŞİRKET KURUCUSU / VALS SÖRVEY

“

Mart 2021 yılında kurulan ve artan kaliteye olan bağlılığı ve çevre konusundaki hassasiyetiyle tanınan Vals Sörvey Uluslararası Gözetim şirket kurucusu Baturalp Alkan, şirketin kuruluş aşamasından, verdiği hizmetler doğrultusundaki gelecek planlarından bahsetti. Sörvey şirketi olarak sektörün gizli kahramanları olduklarını söyleyen Alkan, çalışanlarının iş güvenliğinin onlar için işten daha önemli olduğuna dikkat çekti.

”

Öncelikle bize Vals Sörvey'in kuruluş aşamasından, verdiğiniz hizmetlerden bahsedebilir misiniz?

Karadenizli bir ailenin çocuğuyum. Denize olan merakım Beykoz Denizcilik Lisesi'nde başladı. Ardından Zonguldak Karaelmas Üniversitesi'nde, sonra Piri Reis Üniversitesi'nde gemi makineleri işletme mühendisliği eğitimi aldım. Her denizci genç birey gibi bizde gemilere çıktık, çalıştık, hizmet verdik.

Ben eskiden beri girişim isteği olan sürekli şirketlerle bir araya gelmeyi seven birisiydim. Şans eseri bir gün Kanada'da bir limanda gemiye sörvey arkadaşlar geldi. "Sörvey nedir, ne iş yapar?" ilk kez orada öğrenmiş oldum. Sonra da bu alanla ilgilenmeye, araştırma yapmaya başladım. Gemide 2-3 yıl çalıştıktan sonra Hollanda'da SGS kuruluşunda Gemi makine mühendisi olarak görev yaptım. Avrupa'da sayısız birçok gemi

denetim operasyonu gerçekleştirdikten sonra yurtdışında edindiğim tecrübemi Türkiye'de bir gözetim firmasında yönetici olarak 4 yıl boyunca teknik müdürlük yaptım. Beraberinde de deniz sörvey ve gözetim hizmetlerini nasıl daha faydalı hale getirebiliriz, biz bu konuda neleri değiştirebiliriz düşüncesi ile Vals Sörvey Uluslararası Gözetim'i kurduk. Firmamızın ismini verirken denizcilik sektöründe gemilere "She" olarak hitap edilmesine

ithafen bizlerde Vals Sörvey Uluslararası Gözetim ekibi olarak “gemilerle dans eden bir ekip” olmak istedik ve buradan ilham aldık. Alanımızda, hem ithalat- ihracat yapan firmalara hem bu firmaların yüklerini taşıyan gemilere hem de onların istedikleri niteliklere göre gemilerin kiraya giriş-çıkış sörveylerini gerçekleştiriyoruz. Armatörler adına gemi alım satım öncesi sörveyleri, daha sonrasında gemilerin bir taraftan diğer tarafa teslimatı sırasında yakıt sörveylerini, geminin ambar kondisyon durumlarını yönetiyoruz. Ayrıca ithalat-ihracat yapan firmalara draft sörvey hizmeti vererek kargo miktar sörveyleri gerçekleştiriyoruz. Günümüzde yaşanan pandemi krizi ve değişen ekonomik dengeler neticesinde Türkiye bulunduğu hem stratejik konum hem de Asya kıtasına kayan ticari yoğunluk sebebiyle kilit ticaret merkezlerinden bir haline geldi. Bununla birlikte proje kargoları aşırı derecede fazlaştı. Biz de bu proje kargolarının yüklenmesi ve tahliye edilmesi konusunda sörvey hizmetleri vermeye devam ediyoruz.

Hizmet verdiğiniz alanlardan en çok ön plana çıkan nedir, konuyu biraz açarak değerlendirebilir misiniz?

Biz gemi sörveyi dendiği zaman hemen hemen her konuda sörvey hizmeti verebilen bir firmayız. Denizcilik sektörünün mutfağından geldiğimizden ötürü bizler için en çok ön plana çıkan şey; hizmet verdiğimiz firmalara her alanda en iyi ve en güvenilir gözetim sörvey hizmetlerini aldıklarını hissettirebilmek.

Biz gemilerde veya limanlarda olan yüklerle ilgili ya da gemiyle ilgili meydana gelme ihtimali olan riskleri; ortaya çıkmadan önce bunları belirleyebilen, ortaya çıktıktan sonra da bu risklerin yönetimini sağlayabilen, birçok çözüm ortağı olan bir firmayız. Kimi zaman ithalat-ihracat firmalarına çözüm ortağı oluyoruz, kimi zaman ise armatör ya da gemi kiralama yapan firmalara çözüm ortağı olarak çalışmaya devam ediyoruz.

Pandemi döneminde denizcilik sektörü oldukça kazançlı geçti diyebilir miyiz? Sizin bu konudaki görüşünüz ne olur?

Denizcilik sektörü kazançlı bir dönem

geçiriyor. Dünya ticaretinin yüzde 80'ine yakın bir bölümü denizcilik üzerinden yapıldığı için özellikle armatör tarafından bakılırsa, çok kazançlı bir dönemdeyiz, hala da öyle olmaya devam ediyor. Biz kendi tarafımızdan ele alırsak; aslında denizcilik sektörü olarak genelde medyada görmüyoruz, ama bu sektörün bazı gizli kahramanları var. Bunlardan biri sörvey firmaları, diğeri de gemi acenteleri.

Kendi tarafımızdan bahsetmek gerekirse; pandemi süreci boyunca dünyanın birçok bölgesine Avrupa, Amerika ve Asya olmak üzere hizmet veren bir firma olduk. Bu süreçte bizi en çok zorlayan şey yurtdışı seyahatlerimiz oldu. Bizim rutinimizde iş emri gelir ve o liman dünyanın hangi noktasında olursa olsun ulaşmak, malı güvence altına almak zorundayız. O yüzden seyahatlerimizde çok zorlandık. Pandemiye kısıtlamalar, bizim gibi ara firmalara birçok maddi problem doğurdu. Armatörler için çok karlı; bizim içinse yoğun ama kar marjımızın biraz da az olduğu bir süreç oldu. Ne çok kazandık ne de az kazandık diyebileceğimiz bir dönem geçirdik.

Hizmet verdiğiniz alanda güvenlik ve çevre faktörü çok önemli bir yere sahip. Bu konudaki yorumlarınız ne olur?

İşimiz risk faktörlerini ortadan kaldırmak. Önce bizim kendi içimizdeki riskleri çok iyi belirleyip, kendimizden emin bir hale gelmemiz lazım ki servis verdiğimiz alanlarda müşterilerimizi bizimle operasyon yaparken güvende olma hissini hissettirebilelim. Gemi ve limanlar her zaman tehlikeli noktaldır. Bizde, limanlarda ve gemi üzerinde gerekli ekipmanların yeterli şekilde donatılmasını sağlamak konusunda tüm tedbirleri alıyoruz. Çalışanlarımızın iş güvenliği bizim için işten daha önemli. Ayrıca geçirdiğimiz pandemi döneminde yeni sisteme ayak uydurarak çoğu zaman ofis çalışanlarımızla home-office olarak devam ediyoruz ve sahadaki ekibimizin tüm kişisel koruyucu ekipmanlarını en iyi şekilde sağlamak ve denetlemeyi elden bırakmıyoruz. Bizim için en önemli şey çalışanlarımızın sağlığı. Sağlıklı ve mutlu bir ekip bizi başarıya getirir. O yüzden hem sağlık hem iş güvenliği konusu bizim için çok önemli.

Diğer taraftan çevre konusunda dünya olarak birçok şey yapmaya çalışıyoruz. Şimdi gündemimizde yeşil dönüşüm ve Paris İklim Anlaşması var. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, konuşmalarında sık sık yer veriyor. Bizde bunun için ne yapabileceğimizi, hem sektördeki arkadaşlarımızla hem de buradaki arkadaşlarımızla konuşuyoruz. Kendi aramızda fikirler oluşturmaya çalışıyoruz. Dünyanın geleceğine baktığımız zaman yeşil teknolojileri geliştiren ve benimseyen ülkeler gelecek yıllarda diğer ülkelere göre bir adım önde olacaklar. Bu noktada gemilerde bazı denetimlerimiz oluyor. Özellikle yakıt sörveylerinde yada gemi denetimlerinde emisyon değerleriyle ilgili analizlerde herhangi bir durum olduğu zaman bu konuda tüm sorumluluğumuzu alıp, en titiz şekilde gemi üzerinde tespitlerimizi yapmaya çalışıyoruz. Bununla birlikte yeşil teknolojileri geliştirme konusunda mühendis olarak yaptığım birkaç çalışmam bulunuyor. Onlarla ilgili de sürekli görüşme halinde olduğumuz dernekler ve odalar var. Çevre konusunda ufak tefek çalışmalar yapıyoruz.

Hizmet verirken çalıştığınız insanların kalitesi çok önemli. Bu anlamda yatırımlarınız, eğitim çalışmalarınız var mı?

Öncelikle Vals Sörvey Uluslararası Gözetim ekibi olarak yola çıktığımız ilk günden itibaren amacımız her zaman gelişebilen, bu gelişimle beraber sürdürülebilir bir hizmet anlayışını sağlamak. Bu konuda Türkiye'deki bütün denizcilik lise ve üniversitelerin fakülteleri ve kütüphanelerine gitmiş buradaki denizcilik sohbetlerine katılmış, büyüklerinin tecrübeleri ile okuduklarımızı ve daha sonrasında kendi tecrübelerimle birleştirerek her zaman kendimi geliştirmeye açık bir insan olmuşumdur. Şirket içerisinde de çalışanlarımıza belli dönemlerde kendi aramızda eğitimler veriyor ve sürekli diyalog halinde operasyonlarımızı gerçekleştiriyoruz. Eğitimin niteliğini arttırmak için bazen müşterilerimizi şirketimize çağırıyoruz ve onların taleplerine ekipçe kulak veriyor bazen de müşterilerimizin çalışma alanlarına fabrika sahaları, üretim tesisleri gibi gidip bu noktalarda onlara

verdiğimiz hizmetler üzerinden limanlarda neler olduğunu, üretim tesisindeki verim noktasında elimizden geleni ham maddeyi limandan sağlarken onlar için yapıyoruz. Eğer ortaya bu risk analizi sonrası oluşabilecek noksanlıklar tespit ettiyse konuyu tekrardan değerlendirip kendi aramızda tartışıyor ve hata payımızı minimize etmeye çalışıyoruz.

Bunun yanı sıra şirket çalışanlarımızın hepsi Türk Loydu'nun verdiği eğitimlere katılarak, Türk Loydu ile beraber birçok eğitim noktasında beraber hareket ediyoruz. Burada aldığımız eğitimleri de limanlarda doğru şekilde uygulayarak, diğer firmalar için farkındalık yaratıp, düzeltmesi gerektiği şeyleri herkesle paylaşıp; limanlarda doğru ve güvenli olmaya dikkat çekmek istiyoruz.

Ayrıca bizim işimizin birçoğu yurtdışında olduğu için yavaş yavaş şirketimizde çalışan kişileri de yurtdışında bazı eğitimlere gönderip, onları Türkiye'ye getirip buradaki ekibi de tekrardan alanımızdaki birçok konuda kalibre ediyor ve Avrupa standartlarından asla geri kalmak istemeyen; tam tersine bir Türk firması olarak yurtdışı denetim firmalarına da zaman zaman Türk denizciliğinden edinmiş olduğumuz tecrübeleri paylaşıp onları da eksik oldukları noktalarda besliyoruz ve bundan gurur duyuyoruz. Rekabetin zirve yaptığı bir zamandayız. Bu zaman diliminde hiçbir detayı kaçırmadan tüm regülasyonlara hakim olarak çalışmaya ve müşterilerimizi güvence altında tutmak zorundayız. Özellikle Türkiye konumu açısından kıyı boyları çok uzun olan bir ülke ve bugün küresel olarak ticaretin büyük bir kısmı Asya'ya kayıyor. Ülkenin durumuna göre şimdiden şekil alıp, eğitimlerimizi alıyoruz. Hazırlıklarımızı yapmaya devam ediyoruz.

Türkiye denizcilik sektörünü değerlendirmenizi istesek neler söylersiniz? Öngörüleriniz ne olur?

Ülkemizdeki iş gücü durumu, limanlarımızın uygunluğu gibi durumları göz önüne aldığımız zaman Türkiye tercih edilebilir bir halde. Bu yüzden şu anda limanlarımızda yoğunluk var. Bu yoğunluğu doğru şekilde yönetmeye çalışıyoruz. Herkes kendi payına düşen görevi elinden geldiğince iyi yapmaya

çalışıyor. Bunu her yerde gözlemliyoruz. Umarım ülke olarak bu yoğunluğu iyi bir şekilde yönetebiliriz. Dışarıdan gelen talebi kırmadan daha da arttırarak, önümüzdeki dönemlerde çok daha iyi yerlere gelebileceğimize inanıyorum. Ülke olarak kapasitemizin olduğunu düşünüyorum.

Sizce dünya standartlarına ulaşmak için neler yapmamız gerekiyor?

Biz birkaç yıl öncesinde Siyah Bayrağa kadar gerilemişken, şimdi Beyaz Bayrak ülkesiyiz. 2021 yılında 193 gemi Paris MoU tarafından denetlenmiş, bunun içinden sadece bir tanesi tutulmuş. Bu benim hem eğitim hayatımda hem de iş hayatımda duyduğum geldiğimiz en iyi nokta.

Demek ki bir şeyler doğru yapıma, planlama yoluna girilmiş. Bende inanıyorum ki; hem bakanlık, hem denizcilik, hem de İMEAK Deniz Ticaret Odası bu sürdürülebilirlik için elinden gelen her şeyi yapıyor. Şirketler de bu küresel durumda denizciliğin ne kadar önemli olduğunu anladı. Hayatın devam etmesi denizcilik sayesinde oldu neredeyse. Onun için şu anda herkes gemilerine, personellerine dört elle sarılmış durumda. Geçmişten bugüne yaptıklarımızı devam ettirebilirsek, yurtdışında olan gelişmeleri ve her türlü regülasyonu takip edebilirsek, çok iyi yerlere gelebileceğimize inanıyorum. Şu anda ilk 10'dayız. Ülkemiz adına çok güzel bir durum...

Yapmayı hedeflediğiniz yeni planlarınız var mı, yine denizcilik sektörü içerisinde farklı bir alana yönelmeyi düşünümüsünüz?

Benim birçok arkadaşım gemide kalmayı tercih etti. Onlara da çok saygı duyuyorum. Ben de bu mesleği çok severek yapıyordum. Lise yıllarımda Anadolu Lisesi kazanmama rağmen denizcilik meslek lisesini tercih ettim. Denize aşık birisiyim aslında. Ancak ticari güdülerimde oldukça yüksektir. Evet, kafamda planlarım var ama rekabetçi bir piyasa koşullarında bunları söylemek istemiyorum.

Önce kendimizi ilk kuruluş aşamamız olan bu noktada ispat edip, daha sonrasında ülkemizin talepleri doğrultusunda elimizden

gelen her şeyi yapıp, farklı pozisyonlarda da yer almayı hedefliyoruz.

Sektör içinde rekabet oldukça fazla... Neden sizi tercih etmeliler, farkınız ne?

Bu rekabeti fazlasıyla hissediyoruz. Etrafımızdaki diğer firmalar olsun, herkesin elinden geleni yapmaya çalıştığına inanıyoruz. Sörvey sektöründe hep beraber bir amaç uğruna çalışıyoruz aslında. Ama biz Vals Sörvey Uluslararası Gözetim olarak; rekabeti bir tık daha yukarı taşıyacağımız, insanlara bu işin daha farklı nasıl yapıldığını gösterebileceğimiz şeyler sunuyoruz şu an.

Bunlardan da size kısaca bahsetmek gerekirse; biz müşterilerimize gemi operasyonlarımızı ve tüm liman operasyonlarını hissettiriyoruz, yaşıyoruz. Bugünlerde çok kullandığımız online olmanın nimetlerinden faydalanarak, müşterilerimize kendi ekibimizin kurduğu sistem ile anlık operasyon bilgilendirmesi yapabiliyoruz. Müşterilerimizi operasyon sürecinde koltuklarında rahat ettirmeye çalışıyoruz. Elimizden gelenin maksimumunu yapmak zorunda olduğumuzu biliyoruz. Bu yüzden her zaman müşteri odaklı, onlara göre şekil alabilen ama onların risk faktörlerini detaylı bir şekilde onlara iletilebilen bir ekiple beraber yolumuza devam ediyoruz.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Bu yıl bizim sektördeki ikinci yılımız olacak. Biz Vals Sörvey Uluslararası Gözetim ailesi olarak özel sektörün dinamizmi ile birlikte sürekliliğine inanıyoruz. Tercih edildikçe, güçleneceğimize ve daha emin adımlarla yolumuza ekipçe devam ederek hizmet vermeyi istiyoruz. Kendimizden de yıllar geçtikçe daha emin olarak, daha sağlam adımlarla yürüyeceğimize eminiz. Bu adımlar hem ekibimize hem bana yaptığımız işi doğru yaptığımızı, bunu geliştirmek için neler yapmamız gerektiğini bu sene bize gösterdi. Umarım gelecek yıllarda da yolumuza bu şekilde devam ediyor olunuz. Türk denizcilik terbiyesi ile hizmet veren bir gemi denetim firmasının Türk bayrağı ile dünyanın her yerinde uzun yıllar gururla hizmet verebileceğine inancımı olduğunu söylemek istiyorum.

TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ULUSAL KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Tarafsız, Uzman

60
yıl



TÜRK LOYDU

#60YıldırGüvenle

Deniz madeni yağ sektörüne genel bakış 2022



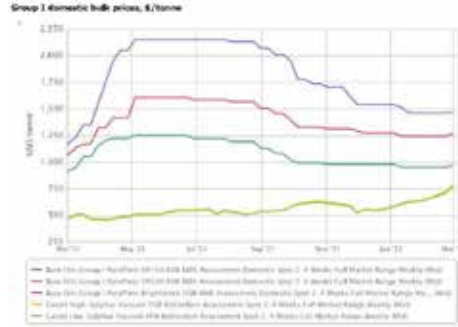
*SÜLEYMAN UMUR

2021 yılında Covid salgını tüm dünyayı etkileyip, ikmal zincirlerine büyük bir darbe vurmasından sonra; gerek aşılar, gerekse sürecin yönetilebilir noktaya gelmeye başlaması ile dünya ticaretini bekleyen, bekletilen taleplerin piyasaya çıkmasıyla özellikle ikinci yarıda büyük bir gelişim gösterdi. Bu gelişim başta denizcilik piyasası olmak üzere tüm global taşımacılık sektörlerine, genelin üzerinde büyük bir pozitif ayrışma getirdi.

Bu durumla birlikte global anlamda madeni yağ talepleri de artmış, ancak baz yağ tedariki ve stokları dünya çapında talebi karşılayacak durumda olmamıştır.

Bu durumda 2021 yılı boyunca madeni yağ fiyatları çok büyük artışlar göstermiş ve fiyat istikrarı bozulmuştur. Bununla birlikte tüm limanlarda zamanında ikmal ve stok yeterliliği sıkıntıya düşmüş, marka fark etmeksizin Singapur, Rotterdam, Suez, Gibraltar, Panama gibi önemli limanlar başta olmak üzere tüm dünya limanlarında ürün stok sıkıntıları dönem dönem görülmüş, tedarikçiler talep edilen ürünleri ve veya miktarları düşürerek ikmal edebilmişlerdir.

İstanbul özelinde konuyu incelediğimizde genel olarak tüm küresel ve yerel tedarikçilerimizin iyi bir sınav verdiklerini gözlemledik. Elbette ki, baz yağ fiyatlarındaki sıra dışı artış fiyatlamalarda etkili oldu. İstanbul için bir yıl öncesine kadar 700-800USD/TON seviyelerinde olan baz yağı kısa bir sürede Mayıs 2021 itibarıyla 1800-2000 USD/TON seviyelerine kadar çıkarak, daha sonra 2021'in ikinci yarısı ile beraber durulmuş ve çözülme periyoduna girmiştir. Bu çözülme ile birlikte markette oluşan genel iyimserlik ne yazık ki Rusya'nın Ukrayna'ya müdahalesi ile yerini sadece baz yağda değil, başta enerji kalemleri olmak üzere emtia fiyatlarında riskli ve öngörülemez noktaya taşımıştır.



Konumuz itibarıyla enerji maliyetlerindeki artışla beraber (Bkz: Ham Petrol/ Doğal gaz global fiyatlamaları) baz yağ üzerindeki maliyetleri irdelediğimizde, yakın coğrafyamızdaki önemli bir tedarikçi olan Rusya'nın mevcut durum nedeniyle ticari faaliyetlerinin kısıtlanması, yasaklanması ve/veya para transfer listelerinden çıkarılması enerji genel tedarik zincirindeki bozulma gibi, baz yağ tedarikinde de sıkıntılara ve fiyat artışlarına kısaca marketin öngörülemez duruma düşmesine neden olacaktır. Elbette ülkemiz bulunduğu coğrafya nedeniyle pek çok noktadan tedarik imkanına sahip olmakla beraber arz ile ilgili sıkıntılar firma ve/veya ürün kalemi bazında kalacağı düşünülmekle beraber maliyetlendirilme konusunda genel bir artış olacağı öngörülmektedir. Ayrıca İstanbul transit merkezli, Türk

limanlarında oluşan genel madeni yağ talebindeki azalmanın, Karadeniz piyasasının genel durgunluğu nedeniyle diğer ürünlerde ve hizmetlerde olduğu gibi yağ ikmal sektöründe de hissedileceği aşikardır.

TÜRK SERMAYELİ YERLİ FİRMALARIMIZ SEKTÖRÜMÜZÜN HİZMETİNDE OLACAK

Savaşın seyrinin ve ticarete etkisinin süresi, Karadeniz limanları üzerinde oluşturduğu baskı kısa ve orta vadede talebin azalması ve fiyatlamadaki bozulmaları ortaya çıkarmakla beraber, bölgenin en iyi servis sağlayıcısı ve en rekabetçi fiyatlamalarını yapan İstanbul için yapısal bir takım bozulmalara yol açabilir. Enflasyonist baskı ile bozulma yaşayan yerli yakıt fiyatları ve diğer maliyetlerdeki artışlar, tedarikçilerimizin hızlı operasyon gücü sağlamak için katlandıkları, bu temel maliyetleri daha fazla görmezden gelmelerine engel olabilecektir. Bu şartlar altında gemi işletme ve armatörlük firmalarımız hali hazırda süre gelen alışılmış ikmal portföylerini çeşitlendirme ve alternatif arayışları içerisinde olmaları, madeni yağ ikmallerinde sağlanacak maliyet, tasarruf ve kazançtan daha öte yaşanabilecek tedarik sıkıntılarında alternatif çözümler sağlayacaktır.

Bununla birlikte bölgede yaşanan liman sıkıntıları nedeniyle, klasik operasyon bölgesinin dışına çıkmak zorunda kalan işletmelerimize yurtdışında tüm limanlarda alternatif markalarda deniz yağları ve rekabetçi fiyatlar sunabilecek kapasitede olan, bizim de bir üyesi olduğumuz Türk sermayeli yerli firmalarımız şimdiye kadar olduğu gibi, bundan sonra da sektörümüzün hizmetinde olacaktır.

Yazarın notu: *ICIS 2022 BASEOIL Raporundan faydalanılmıştır.

***DTO 13 NO'LU MESLEK KOMİTESİ ÜYESİ - NAVİ DENİZ HİZMETLERİ TİCARET LTD. ŞTİ.**



MART 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	737.000	1.070.000	1.160.000
Piraeus	660.000	1.011.000	1.080.000
Malta	700.000	905.000	1.170.000
Novorossissk	595.000	800.000	990.000
Ceuta	670.000	900.000	1.150.000
Gibraltar	670.000	900.000	1.150.000
Rotterdam	622.000	888.000	1.160.000
Fujairah	604.000	900.000	1.075.000
Singapore	612.000	878.000	1.030.000
Brent 118.01			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	816.000	1.415.000	1.520.000
Piraeus	713.000	1.320.000	1.470.000
Malta	830.000	1.150.000	1.525.000
Novorossissk	665.000	885.000	1.100.000
Ceuta	800.000	1.144.000	1.530.000
Gibraltar	800.000	1.144.000	1.530.000
Rotterdam	717.000	1.109.000	1.542.000
Fujairah	725.000	1.045.000	1.390.000
Singapore	730.000	1.027.000	1.350.000
Brent 126.20			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	750.000	970.000	1.135.000
Piraeus	654.000	930.000	990.000
Malta	725.000	900.000	1.090.000
Novorossissk	592.000	782.000	922.000
Ceuta	6.900.000	900.000	1.080.000
Gibraltar	690.000	900.000	1.080.000
Rotterdam	625.000	802.000	918.000
Fujairah	615.000	836.000	1.090.000
Singapore	612.000	804.000	929.000
Brent 99.10			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	798.000	1.110.000	1.300.000
Piraeus	664.000	1.050.000	1.160.000
Malta	800.000	970.000	1.360.000
Novorossissk	680.000	785.000	987.000
Ceuta	765.000	963.000	1.355.000
Gibraltar	765.000	963.000	1.355.000
Rotterdam	700.000	917.000	1.230.000
Fujairah	684.000	920.000	1.225.000
Singapore	672.000	893.000	1.113.000
Brent 119.03			

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



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.

Küresel ticaretin Orta Koridora kayması mümkün mü?



* **AYŞEM ULUSOY**

Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş ortamı, tüm sektörlerde olduğu gibi Türk lojistik sektöründe de endişe yaratmaya devam ediyor. Kapanan hava ve deniz limanları ve yükselen petrol fiyatları küresel salgının ardından tedarik ve lojistik sektörüne bir kez daha darbe vuracak gibi görünüyor.

Gürcistan-Rusya hattında yaşanan tıkanma, sadece Rusya'ya yönelik nakliye değil, bu ülke üzerinden Orta Asya'ya yapılan transit taşımaları da büyük sektöre uğrattırıyor. Orta Asya Türkiye'nin önemli ihracat pazarlarından biri konumunda... Özbekistan başta olmak üzere Kırgızistan, Tacikistan ve Kazakistan'a da yıllık 40 bine yakın ihracat seferi yapıyor. Pandemi öncesinde Türk nakliyeciler Orta Asya seferlerinin yüzde 90'ını İran üzerinden Türkmenistan'a, oradan da diğer ülkelere geçerek yapıyordu. Ancak salgın nedeniyle Türkmenistan tüm dünyaya transit geçişi kapattı. Lojistikçiler bu kapının yeniden açılması için yetkililerin harekete geçmesini istiyor. Bu hattın yeniden açılması durumunda savaş nedeniyle Gürcistan-Rusya hattındaki tıkanmadan dolayı yaşanan kayıpların bir nebze önüne geçmesi hedefleniyor.

Türkiye açısından ise, mevcut durumda küresel ticaretin Orta Koridora kayması

gündemde... Asya ile Avrupa arasında ticaret ve ulaşım üç ana koridordan gerçekleştiriliyor. Rusya'nın içinde bulunduğu "Kuzey Koridoru", İran üzerinden geçen "Güney Koridoru" ve Türkiye'nin de dâhil olduğu "Orta Koridor". Ancak Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı, Kuzey Koridorunda yaşanan güvenlik sorunları Avrupa Birliği'nde üretilen ya da hali hazırda satılan malın teknik olarak gidecek bir yol bulamaması demek. Bu durum Türkiye'den Kafkaslar'a, oradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ile Kazakistan'ı da içine alan Orta Asya ve Çin'e ulaşan Orta Koridor'u daha da değerli hale getirdi. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahaları kurulmasının, Trans-Hazar iş birliğinin gelişmesine ve derinleşmesine katkı sağlayacağı öngörülmüyor. Rusya'ya yönelik gelişen yaptırımların ve ambargonun uygulanması, buradan Avrupa'ya uzanan tüm ulaşım rotalarının riskini de artıracaktır. Orta Koridor üzerinden yapılan ulaşımın önemi çok taraflı iş birliklerine dayalı olarak artabilir.

KARS LOJİSTİK MERKEZİ İLE AHILKELEK ARASINA YENİ HAT YAPILIYOR

Orta Koridorun paydaşları olan Azerbaycan ve Türkiye buna hazır olmalı. Türkiye, Orta Koridor ile ilgili var olan teknik sorunları gidermeleri için diğer ülkelere yardımcı olmalı ve bunu teşvik etmeli. Orta Koridorun tam kapasite ile kullanılmasının temelinde altyapı uyumluluğunun sağlanması gerekli görünüyor. Mevcut durumda toplam 829 kilometre uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Kars hattının 504 kilometresi Azerbaycan, 246 kilometresi Gürcistan ve 79 kilometresi Türkiye sınırlarında yer alıyor. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolundaki ray açıklığı farkının giderilmesi, Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelere tren ile gelen yüklerin kesintisiz şekilde Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşması için 2019 yılında Kars Lojistik Merkezi'nde Türkiye'nin ilk çift ekartman rayı döşenmeye başlandı. BTK demiryolu

hattı güzergahındaki Rusya, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan gibi ülkelere bin 520 milimetre genişliğinde ray hattı kullanılırken, Türkiye ve Avrupa'da bin 435 milimetre standartlarında raylar yer alıyordu. Ray aralığı açısından Asya ve Avrupa'da farklı olan hatlar kullanılması dolayısıyla her iki kıtadaki trenler özellikle BTK demir yolu güzergahındaki hattın kesişme noktası olan Gürcistan'ın Ahılkelek Kenti'nde buluşuyordu.

Türkiye üzerinden gerçekleştirilen yük taşımacılığını da etkileyen bu sorunun giderilip, Asya ile Avrupa arasındaki yük taşımacılığının hızlandırılması amacıyla bir süre önce çalışma başlatıldı. Bu amaçla Asya'dan gelen trenlerin ulaştığı Kars Lojistik Merkezi ile Ahılkelek arasında yeni bir hat yapılıyor. Yapımı süren ve Türkiye'de ilk çift ekartman rayı döşenen bu hattaki raylar hem bin 435 milimetre, hem de bin 520 milimetre aralığında olacak. Bu uyumlaştırmanın tamamlanması sayesinde yüksek maliyetli boji değişim işlemi de sonlanacak.

Bunun yanı sıra gümrük sistemlerimizi birbirine uyumlu hale getirmeli, Orta Koridorun işlerliğini daha da artırmalıyız. Ancak Orta Koridorun işlerliğini artırırken, bir yandan da kapasitemizi ve altyapımızı bu artışa hazırlamamız gerekiyor. Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz taşımacılığı sürdürmek için Marmaray geçişlerinin artırılması ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden demiryolu geçişinin sağlanması şart olarak görünüyor. Transit gelirleri artacak, yerli üretim teşvik edilecek, gümrük sistemlerimiz ve vergiler birbirine uyumlu hale geldiğinde ise, ihracat giderlerimiz azalacaktır. Başta Türkiye ve Azerbaycan olmak üzere Orta Koridor rotasındaki ülkelerin stratejik önemi artacak. Bunun sonucunda lojistik sektörü olarak uzun yıllardır hedeflediğimiz transit taşımacılıkta uluslararası HUB olma ihtimalimiz daha da artacak gibi görünüyor.

* **UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

Gemi sacı yerli üretiminin ne kadar önemli olduğu bir kez daha anlaşıldı



* CEM SEVEN

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak ihracat rakamlarımız istikrarlı bir şekilde büyümeye devam ediyor. 2018 yılında 990 milyon dolar olarak gerçekleşen ihracatımız, 2019 yılı sonunda 1 milyar 42 milyon dolara, 2020 yılı sonunda Birlik tarihinin en yüksek ihracat rakamı olan 1 milyar 375 milyon dolara ve son olarak da 2021 yılı sonunda rekoru yenileyerek 1 milyar 626 milyon dolara ulaşmıştır.

Sektör ihracatımız 2022 yılının geride kalan döneminde de geçtiğimiz yıla benzer şekilde artış göstermeye devam etmektedir. 2022 yılının sonunda da geçmiş yıllarda olduğu gibi bir önceki yılın ihracat rakamının üzerine çıkılması hedeflenmektedir.

SAVAŞIN ETKİLERİ

Rusya ve Ukrayna arasında devam etmekte olan savaştan en çok etkilenen sektörlerin arasında gemi ve yat inşa sektörleri gelmektedir. Rusya,

Türk tersaneleri için 2021 yılı ihracat rakamlarına baktığımız zaman Norveç'in ardından en çok ihracat gerçekleştirilen ülke konumundadır. Sektörümüzde faaliyet gösteren firmalarımız 2021 yılında Rusya'ya yönelik olarak 188 milyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirilmiştir. Hali hazırda da Türk tersanelerinde Rusya'ya yönelik olarak inşa edilmekte olan gemiler vardır.

Bazı Rus firmalarının yaptırımlara dâhil edilmesi durumu söz konusudur. Yine aynı şekilde yaptırıma dahil edilmeseler dahi, Rusya'ya ihraç edilmek üzere inşa edilen gemilere ekipman tedarik eden firmaların süreç ile ilgili tereddütleri söz konusudur. Bu durum teslim sürelerinin uzamasına neden olabilecektir. Teslimlerin gecikmesi veya yaptırımlar sonucunda ürünlerimizin tamamlanamaması durumları sektör ihracatımızı olumsuz etkileyebilecek problemler olarak önümüzde durmaktadır.

Öte yandan sektörümüzün süreçten en çok olumsuz etkilendiği bir başka unsur ise inşa süreçlerinde kullanılan ana malzemelerin tedariki ile ilgilidir. Şöyle ki, Ukrayna çelik fabrikaları, tersanelerimiz için gemi ve yat inşasında kullanılan sacın tedariki konusunda oldukça kilit bir konumdadır. Tersanelerimiz savaş sürecinin başlamasıyla birlikte sac tedariki konusunda Ukrayna'dan faydalanamamakta, sac ihtiyacını farklı ülkelerden ikame etmeye çalışmaktadır. Bir yandan dünya genelinde emtia fiyatlarının artışı ile sorunlar yaşanırken, bir yandan da Ukrayna çelik fabrikalarının kapanması durumu tersanelerimizi içinden çıkılması güçleşen bir durumla karşı karşıya bırakmaktadır.

Hal böyle olunca tersanelerimiz ihtiyaç duydukları saclar için hem miktar, hem de maliyet bazında problemler ile karşılaşmaktadır. Gemi Yat ve

Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak bu sorunu ortadan kaldırmak adına yerli çelik üreticilerimiz ile temas halindeyiz. Konu ile ilgili olarak Türkiye'nin önde gelen demir çelik üreticisi Erdemir ile görüşmelerimiz devam ediyor, ancak Erdemir'in teslim sürelerinin 5-6 ay olması kısa vadede sorunu çözme şansımızı zora sokmaktadır.

Tedarik sürecinde yaşanan bu problem aslında gemi sacı yerli üretiminin stratejik bir sektör olan gemi inşa sanayisi için ne kadar önemli olduğunu tekrar tekrar hatırlatmaktadır. Bizler bir yandan sorunun çözümü için arayışlarımıza devam ederken, bir yandan da daha önce karşılaştığımız her olumsuz durumda olduğu gibi bu durumu da sektörümüz adına uzun vadeli kazanımlara dönüştürmeyi hedefliyoruz. Sürecin sonunda savaş ve tedarik sıkıntısı nedeni ile yerli üreticilerimiz ve sektörümüz arasındaki bir yakınlaşma söz konusu olacağını, yerli üreticilerimizin sektörümüz adına ihtiyaç duyulan saclar için hem teknik özellikler, hem teslim süreçleri, hem de fiyat konularında avantajlı bir noktaya ulaşacağını umut ediyoruz.

Savaşın getirdiği olumsuz gidişata rağmen, özellikle Avrupa Birliği ülkelerinden alınan çevreci gemi siparişlerinin tersanelerimizin sipariş defterlerini doldurur duruma getirmesi bizi ziyadesiyle mutlu etmektedir. Hatta bazı tersanelerimiz için siparişlerin bir kısmı 2023 yılına sarkmış olmasından hareketle, 2022 yılı için koyulan 1.7 milyar dolarlık ihracat hedefini aşağı yönlü olarak revize etmeyi şimdilik düşünmüyoruz. Ancak savaş sürecinin uzaması ve de tedarik sıkıntısına kısa vadeli çözümler üretilmemesi halinde, ihracat hedefinin yeniden revize edilmesinin gerekeceği aşikârdır.

* GYHİB YK BAŞKANI

AVRUPA KOMİSYONU'NDAN OPERASYONEL İLKELER KILAVUZU

Avrupa Komisyonu 2 Mart 2022 tarihinde, AB-Ukrayna sınırlarında geçişleri kolaylaştırmak amacıyla dış sınır yönetimine yönelik operasyonel ilkeler sağlayan bir kılavuz yayınladı.



Söz konusu kılavuz ile Komisyon, uyruklarına bakılmaksızın denizciler de dahil olmak üzere, taşımacılık sektöründe çalışanlara özel uygulamalar sağlamayı amaçlıyor. Kılavuz, Schengen kuralları kapsamında sınır kontrollerine ilişkin var olan kolaylaştırma tedbirlerinin kapsamlı

şekilde gözden geçirilmesini tavsiye ediyor. Söz konusu tedbirler aşağıdaki hususları kapsıyor:

- Çocuklar gibi savunmasız kişiler ile hizmetleri yürütmeleri sebebiyle Ukrayna'da bulunan taşımacılık çalışanları gibi belirli kategorilerdeki kişiler için sınır kontrollerinin basitleştirilmesi.
- Sınır muhafızlarının tüm veya belirli yolcu gruplarına karşı kolaylık sağlaması uygulamasına izin verilmesi.

Söz konusu kolaylık uygulamasına karar verilirken, kimlerin kontrol edileceğinin belirlenmesi aşamasında; uyruklarına

bakılmaksızın denizciler de dahil olmak üzere mesleklerini kanıtlayan geçerli belgelere sahip taşımacılık çalışanları gibi kilit personel statüsüne sahip olunması kriteri dikkate alınmalıdır.

- Mal ve hizmetlerin sürekli tedarikini ve taşımacılık sektörü çalışanlarının Ukrayna'dan dönüşünü sağlamak için üye devletler tarafından yeterli gümrük memurunun görevlendirilmesini sağlayacak bir sınır geçiş noktasının yapılandırılması ve kamyonlar için benzer şeritlerin belirlenmesi.

(Kaynak: ICS)

KADIN DENİZCİLERİN %50'DEN FAZLASI ŞİDDET VE TACİZE MARUZ KALYOR

Linnaeus Üniversitesi Kalmar Denizcilik Akademisi'nde Cecilia Österman ve Magnus Boström tarafından fiziksel şiddet ve taciz sorununa ilişkin yazılan bilimsel bir makalede, konuyla ilgili 1995'te yapılan ilk çalışmadan bu yana çok az şeyin değiştiği ortaya konuldu.



Marine Policy isimli dergide yayınlanan "Denizde, işyeri fiziksel şiddeti ve tacizi: Yapılandırılmış bir literatür taraması" ("Workplace bullying and harassment at sea: A structured literature review") konulu makale, denizde şiddet ve taciz üzerine yayımlanmış bilimsel literatürün sistematik bir incelemesi. Makalede, tüm

denizcilerin %8 ile %25'inin işyerinde şiddet ve tacize maruz kaldığı ve bu rakamın kadın denizciler için %50'nin üzerine çıktığı ileri sürülüyor. Çalışmada, denizciliğin büyük ölçüde güvencesiz istihdam ile karakterize edildiğine dikkat çekiliyor. Buna göre, gemi personelinin çoğunluğunun sözleşmeli olduğu, yüksek iş yoğunluğunun bulunduğu ve hem verimli hem de güvenli çalışmak için bazen tutarsız taleplerle karşılaştığı ifade edilerek, denizde iş yerinin sınırları içinde yaşanması gerekliliğinin de denizcilige farklı bir boyut kazandırdığı şöyle vurgulanıyor: "Denizcilik endüstrisinde özellikle işyerinde zorbalık ve taciz riskini artıran faktörlerden biri, gemi personelinin

genellikle uzun süreler boyunca çalıştığı ve aynı zamanda yaşadığı gemilerde iş ve özel yaşam arasındaki belirsiz sınırlardır. Bu durum, sosyal ortamlarda iyi işleyen bir liderlik ve kişilerarası ilişkilere sahip olunmasını daha da önemli hale getiriyor."

Halihazırda yeni işe alımlar yapmakta zorlanan ve gelecekte vasıflı iş gücü sıkıntısıyla karşı karşıya kalacak olan bir sektörde, gemilerdeki çalışma koşulları ve kültürünün ele alınması gerekiyor. Çalışmanın yazarları bu nedenle, gemideki çalışma koşulları hakkında daha iyi ve daha derin bilgiler elde edilmesi gerektiğini ifade ediyor.

(Kaynak: www.seatrade-maritime.com)

ICS'DEN TEDARİK ZİNCİRİNİN SEKTEYE UĞRAMASI UYARISI

Dünya ticaret filosunun %80'ini temsil eden Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Ukraynalı ve Rus denizcilerin serbest dolaşımının engellenmesi durumunda tedarik zincirinin sekteye uğrayabileceği konusunda uyarıda bulundu.



Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) ve ICS tarafından 2021 yılında yayımlanan Denizci İşgücü Raporu'nda (Seafarer Workforce Report), dünya ticaret filosunda 74 binden fazla gemide 1,89 milyon gemi insanının görev yaptığı belirtildi.

Bahse konu toplam iş gücünün 198.123'ü (%10,5) Rus gemi insanlarından oluşmakta olup, bunların 71,652'si zabıt ve 126.471'i tayfa olarak görev yapıyor. Ukraynalı gemi insanları ise 47.058'i zabıt ve 29.383'ü tayfa olarak toplamda 76.442 gemi insanı sayısı ile işgücünün %4'ünü oluşturuyor. Buna göre Rus ve Ukrayna gemi insanları küresel iş gücünün %14,5'ini temsil ediyor.

Küresel ticaretin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği günümüzde, gemi insanları temel gıda, yakıt ve ilaç tedarikinin limanlara ulaşmasını sağlayarak pandemi ile mücadelede ön saflarda yer almıştır.

ICS'e göre, ticaretin idamesini sağlamak amacıyla gemi insanları personel değişimlerini yapmak için dünyanın her yerinde serbestçe gemilere katılabilmeli ve gemilerden ayrılabilmelidir.

Bölgede uçuşların iptal edilmesiyle gemi insanları açısından durumun giderek zorlaşacağı öngörülüyor. Ayrıca gemi insanlarına yapılacak ödemelerin uluslararası bankacılık sistemleri aracılığıyla sürdürülmesi gerekiyor.

ICS daha önce, gemide çalışan gemi insanlarının sayısında artışa gidilmezse gelecekte istihdam açığının ortaya çıkacağı ve bu durumun küresel tedarik zincirinin devamlılığını sıkıntıya sokacağı konusunda uyarıda bulundu.

Pandemi sürecindeki seyahat kısıtlamalarıyla 100.000'den fazla gemi insanı gemilerde kontrat sürelerini aşarak görevlerine devam etti.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuşmasında denizcilerin güvenliğinin mutlak öncelikleri olduğunu belirterek, "Tüm tarafları, gemi insanlarının zarar görmeyeceği adımlar atmaya çağırıyoruz. Denizciler salgına rağmen ticaretin akışının sürdürülmesinde ön saflarda yer aldılar ve tüm tarafların şu anda bu kilit çalışanların serbest geçişini kolaylaştırmaya devam edeceğini umuyoruz" diye konuştu.

Dryad Global'a göre; ticari operatörler, Karadeniz'de Ukrayna veya Rusya'nın Münhasır Ekonomik Bölgesi içerisinde herhangi bir geçiş veya operasyondan kaçınmalı. Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın Münhasır Ekonomik Bölgesi içindeki ticari operasyonlar ise şu anda etkilenmemiş durumda.

Karadeniz'de daha geniş bir alanda seyir serbestisi konusunda yüksek derecede belirsizliğin devam etmekte olduğu, ana risk alanının dışındaki tüm gemiler ve ticari operasyonlar için temel tehlikenin gemi personelinin güvenliğine yönelik riskten ziyade ticari belirsizlik olduğu ifade edildi.

(Kaynak: <https://safety4sea.com>)

1 Ocak – 25 Mart 2022 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2022	ŞUBAT 2022	MART 2022
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	İTALYA (PIOMBINO)	ALMANYA (BREMEN)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 MART) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (MART)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	2 Tutulma (44 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0 Tutulma (3 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	0 Tutulma (39 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0 Tutulma (18 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	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



Posidonia

6 - 10 June 2022

Metropolitan Expo, Athens Greece

www.posidonia-events.com



ULUÇ KEDME *

Çin tatilinin bitmesi ile birlikte pozitif seyre dönen navlun piyasalarının, Rusya-Ukrayna arası tırmanan gerilim ve arkasından başlayan Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı ile ciddi oranda baskılanmasına tanıklık ettik. Ancak sürecin devamında özellikle Asya ve Amerika hatlarındaki hareketlilik ile tekrardan marketin kısmi de olsa toparlandığını gördük.

Bu periyotta endekslere baktığımızda Baltık Handysize Endeksi'nde bir ay öncesine kıyasla %30'lara yakın bir artış görmekteyiz. Aynı şekilde Baltık Supramax Endeksi'nde artışın %25 seviyelerinde ve Baltık Kuruyük Endeksi'nde ise %22 artış olduğunu gözlemledik. Handysize ve Supramax endekslerindeki yüksek oranda artışın aksine Baltık Kuruyük Endeksi'nde

Rusya'ya uygulanan yaptırımların sonuçları ne zaman piyasalara yansiyacak bilinmiyor

aynı oranda artış olmamasının temel sebebi olarak da Capesize Endeksi'ndeki düşüşü gösterebiliriz ki, sadece mart ortasından bu yana %40'a yakın kayıp verdiğini gördük. Gemi alım satım piyasalarına baktığımızda ise, bu süreçte el değiştirmelerin evvelki aylara kıyasla daha az olduğundan bahsetmemiz yanlış olmayacaktır. Buna etken olarak markete oran ile gemi fiyatlarında herhangi bir düşüşün yaşanmaması ve beklentilerin Rusya-Ukrayna krizinin çözülmesi ile marketin tekrar yukarı ivme yapmasının beklenmesi olarak gözükmektedir. Haricen emtia fiyatlarındaki ciddi yükselişi de buna etken olarak gösterebiliriz. Ancak şunu da belirtmeliyiz ki, Rusya'ya gerek Avrupa, gerek Amerika tarafından uygulanan yaptırımların sonuçlarının ne zaman piyasalara yansiyacağı bilinmemektedir.

Brent petrol tarafına baktığımızda savaşın da etkisi ile 130 dolara kadar yükselen fiyatların son dönemde arz endişelerinin de hafiflemesi ile 110-120 dolar bandına kadar düştüğünü görmekteyiz. Önümüzdeki süreçte iki ülke arasındaki müzakere süreçlerinin nasıl sonuçlanacağı özellikle Brent petrol tarafında yön belirleyici olacaktır. Tanker tarafına baktığımızda ise "Kırlı Mal" endeksinde düşüşün mart ayı başından

beri %25-30 seviyelerinde, "Temiz Mal" endeksinde ise %15 seviyelerinde olduğunu görmekteyiz.

Yukarıda da emtia fiyatlarındaki yükselişten bahsettiğimiz üzere başta demir-çelik ve hurda fiyatlarında çok sert yükselişlere son bir ay içerisinde tanıklık ettik. Hurda fiyatlarında rakamların maliyetlerinde artması sebebi ile Sub-Continent Bölgesi'nde ton başı USD 650 seviyelerine, Aliğa Bölgesi'nde ise ton başı USD 450 seviyelerine kadar geldiğini görmekteyiz.

İletmiş olduğumuz veriler ışığında navlun piyasalarında sert düşüş olmasına karşın, toparlanmasının da halihazırdaki ortamı da göz önüne alırsak olumlu hızda ilerlediği ve olası sorunların da bertaraf edilmesi halinde daha da olumlu olacağı beklentisinin hakim olduğunu söyleyebiliriz. Ancak bir dip not olarak Rusya'ya uygulanan ve uygulanması planlanan yaptırımların sonuçlarının yansımalarının ülke ekonomilerine ne zaman etki edeceği, başta Amerika olmak üzere diğer ülkelerdeki faiz artırımlarının devam edeceği ve halen devam etmekte olan Covid salgınına ilişkin durumların ne aşamada devam edeceği gibi belirsizlikler de, özellikle yatırımcı tarafı daha temkinli olmaya iten unsurlar olarak görülmektedir.

MART 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
BAOSTEEL EXPEDITION	203.198	2007	JAPAN	BULK	GREEK	19,50
BONANZA	73.613	2003	CHINA	BULK	NA	NA
DORIC	58.514	2013	S.KOREA	BULK	GREEK	21,00*
IONIC	58.468	2013	S.KOREA	BULK	GREEK	21,00*
GRAVITY	56.546	2014	CHINA	BULK	CHINESE	16,88
IVY UNICORN	55.874	2011	JAPAN	BULK	GERMAN	20,50
BUMBLEBEE	55.628	2011	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	20,40
SEA BREEZE	37.983	2016	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	23,00*

SEA ANGEL	37.896	2016	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	23,00*
MAJESTY	34.375	2011	S.KOREA	BULK	GREEK	15,50
TRAMONTANA	28.351	2010	JAPAN	BULK	RUSSIAN	14,50
HEMINGWAY	207.672	2017	CHINA	BULK	US BASED	52,00
BAOSTELL EVOLUTION	206.331	2007	JAPAN	BULK	GREEK	19,00
NAVIOS PROSPERITY	82.535	2007	JAPAN	BULK	NA	16,20
EVERGLORY	81.666	2012	CHINA	BULK	CHINESE	19,80*
GALAXY	81.666	2012	CHINA	BULK	CHINESE	19,80*
RENAISSANCE	81.666	2012	CHINA	BULK	CHINESE	19,80*
UNIVERSE 1	53.074	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	10,10
POLA ANISIA	46.412	2006	JAPAN	BULK	TURKISH	13,20
NEW JOURNEY	36.371	2015	JAPAN	BULK	UK BASED	23,70
INA	17.096	2012	CHINA	BULK	NA	10,20
BAOSTEEL ELEVATION	206.312	2007	JAPAN	BULK	GREECE	18,70
SOUTH TRADER	181.343	2014	JAPAN	BULK	GREECE	33,80
BOTTIGLIERI FRANCO VELA	93.274	2010	CHINA	BULK	NA	17,00
BOTTIGLIERI GIULIO BORRIELLI	93.258	2011	CHINA	BULK	NA	18,50
SILVER STAR	79.200	2011	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	18,00
NORD FORTUNE	76.596	2008	JAPAN	BULK	GREECE	16,00
KOUJU LILY	58.872	2011	JAPAN	BULK	GREECE	24,50
G TAISHAN	58.780	2008	CHINA	BULK	NA	17,40
MAGDA	58.018	2010	CHINA	BULK	GREECE	16,85
CIELO DI VIRGIN GORDA	39.202	2015	CHINA	BULK	GERMAN	22,70
DAIDO AMBITION	37.800	2021	JAPAN	BULK	NA	33,00
MARINE PRINCESS	35.501	2012	CHINA	BULK	INDIA	16,40
WOORI STAR	28.678	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	7,00
ROYAL INNOVATION	28.374	2011	JAPAN	BULK	GREECE	13,00
SKAWA	17.073	2012	CHINA	BULK	NA	10,00
JIN HANG	93.069	2012	CHINA	BULK	NA	17,22
ENERGY TRITON	82.122	2012	JAPAN	BULK	CHINA	25,00
CORAL DIAMOND	76.596	2007	JAPAN	BULK	NA	15,90
NIKOLAS III	58.081	2009	CHINA	BULK	INDONESIAN	17,10
JIN HAO	56.624	2012	CHINA	BULK	NA	15,68
WEST WIND	56.557	2008	JAPAN	BULK	INDONESIAN	17,00
HTC DELTA	56.533	2014	CHINA	BULK	CHINA	17,90
SAFESEA NEHA II	53.389	2008	CHINA	BULK	NA	NA
NEW JOURNEY	36.371	2015	JAPAN	BULK	NA	23,70
HUI XIN 18	35.045	2012	CHINA	BULK	NA	11,56
LOCH MAREE	33.382	2013	JAPAN	BULK	GREECE	18,00
UNIVERSE ALLIANCE	28.510	1994	JAPAN	BULK	NA	5,00
NORTH BRIDGE		2006	S.KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	NA
HAMMONIA PALATIUM		2006	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	NA
ELIZABETH		2003	ROMANIA	CONTAINER	NA	10,53
CINDY		2004	GERMANY	CONTAINER	NA	10,97
SAG GOOD TIMING		2009	CHINA	CONTAINER	GERMANY	22,00
DIANA K		1996	S.KOREA	CONTAINER	NA	4,20
BALTIC SOUTH		2010	S.KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	*

SINGAPORE BRIDGE		2002	S.KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	*
						160,00*
CAPE MARIN		2012	CHINA	CONTAINER	DANISH	52,50*
CAPE MARTIN		2007	GERMANY	CONTAINER	DANISH	52,50*
HSL SHEFFIELD		2003	S.KOREA	CONTAINER	NA	23,00*
HSL PORTO		2004	GERMANY	CONTAINER	NA	23,00*
CAPE NABILL		2010	CHINA	CONTAINER	DANISH	31,00*
CAPE NEMO		2010	CHINA	CONTAINER	DANISH	31,00*
IONIKOS		2009	PHILIPPINES	CONTAINER	ASIAN	96,00
MIAMI TRADER		2002	GERMANY	CONTAINER	NA	NA
BINDI IPSA		2013	CHINA	CONTAINER	NA	NA
SONGA COUGAR		2008	CHINA	CONTAINER	NA	21,00
CATHERINE C	77.900	2001	S.KOREA	CONTAINER	NA	64,56*
LEO C	77.900	2002	S.KOREA	CONTAINER	NA	65,44*
ALS CERES	54.308	2010	S.KOREA	CONTAINER	ISRAEL	NA
BELMONTE EXPRESS	42.141	2006	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	50,00
CAPE MANILA	41.534	2011	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	47,00
AS PATRICIA	34.393	2006	POLAND	CONTAINER	NA	34,30
CARDIFF TRADER	33.673	2003	GERMANY	CONTAINER	SWITZERLAND	30,00
KANWAY GALAXY	24.386	1997	JAPAN	CONTAINER	NA	19,00
MOUNT NICHOLSON	23.504	2017	CHINA	CONTAINER	SINGAPORE	45,00
RUN HE	16.421	2003	GERMANY	CONTAINER	NA	20,00
ATHENS	298.677	2000	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	28,00
TAURUS SUN	115.577	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	17,30
ZANTORO	109.647	2006	CHINA	TANKER	NA	13,00
BERGITTA	105.827	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	16,50
ALPINE MAYA	51.501	2010	S.KOREA	TANKER	SINGAPORE	16,50
JUPITER EXPRESS	45.950	2012	JAPAN	TANKER	NA	18,50
ATHENIAN SUCCESS	317.441	2010	S.KOREA	TANKER	KOREAN	42,50
RED EAGLE	74.997	2011	S.KOREA	TANKER	US BASED	19,50
HYUNDAI VIETNAM S502	50.000	2022	VIETNAM	TANKER	DANISH	36,80*
HYUNDAI VIETNAM S501	50.000	2022	VIETNAM	TANKER	DANISH	36,80*
STI DUCHESSA	49.990	2014	S.KOREA	TANKER	NA	23,50
TEAM OSPREY	25.432	2009	S.KOREA	TANKER	NA	9,00*
TEAM FALCON	25.419	2009	S.KOREA	TANKER	NA	9,00*
TEAM HAWK	25.385	2008	S.KOREA	TANKER	NA	9,00*
CELSIUS MONACO	19.999	2005	JAPAN	TANKER	KOREAN	7,75
OCEAN MORAY	11.999	2018	CHINA	TANKER	SINGAPORE	10,00
EASTERN LIBERTY	8.857	2002	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	3,60
NEWOCEAN 6	4.679	2014	CHINA	TANKER	NA	5,30
SEA LYNX	318.306	2004	S.KOREA	TANKER	CHINESE	32,50
CRUDESUN	115.643	2018	S.KOREA	TANKER	NA	47,60
GLIFA	109.229	2005	CHINA	TANKER	INDONESIAN	14,50
GUNDALA	107.127	2003	JAPAN	TANKER	CHINESE	11,70
POLAR COD	73.919	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	11,70
ARCTOS	49.999	2018	S.KOREA	TANKER	NA	*

AQUILA L	49.999	2018	S.KOREA	TANKER	NA	*
						68,00*
STI FONTVIELLE	49.990	2013	S.KOREA	TANKER	JAPANESE	23,50
PRIME EXPRESS	45.996	2010	JAPAN	TANKER	GREEK	16,20
CELSIUS MANILA	19.997	2002	JAPAN	TANKER	FAR EASTERN	7,85
THETIS GLORY	54.789	2008	S.KOREA	LPG	INDONESIA	47,50
PAMPERO	53.503	2015	CHINA	LPG	CHINA	NA
EPIC ST. GEORGE	5.350	2007	JAPAN	LPG	VIETNAM	10,50
SEA LYNX	318.306	2004	S.KOREA	TANKER	SINGAPORE	32,20
NEW TALISMAN	296.068	2009	CHINA	TANKER	GREECE	36,00
NORDIC MISTRAL	164.236	2002	S.KOREA	TANKER	NA	15,80
KAVERI SPIRIT	159.100	2004	S.KOREA	TANKER	NA	15,80
STENA PERROS	65.086	2007	CROATIA	TANKER	NIGERIAN	11,25
PS MILANO	50.554	2008	S.KOREA	TANKER	TURKEY	11,50
BIENDONG VICTORY	47.084	2001	JAPAN	TANKER	NA	6,00
HAFNIA KARAVA	40.020	2007	JAPAN	TANKER	VIETNAM	9,00

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI MART 2022			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 655-665	US\$ 665-675	US\$ 675-685
HİNDİSTAN	US\$ 635-645	US\$ 645-655	US\$ 655-665
PAKİSTAN	US\$ 625-635	US\$ 635-645	US\$ 645-655
TÜRKİYE	US\$ 445-455	US\$ 455-465	US\$ 465-475

MART 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
BERGE AORAKI	172.502	21.221	2000	BULKER	BANGLADESH	640
THURAYA	46.724	11.916	1999	TANKER	PAKİSTAN	655
ARISTOS	46.678	10.534	2004	TANKER	BANGLADESH	675
AL SALAM	47.065	9.409	2001	TANKER	PAKİSTAN	661
NEW INSPIRATION	298.399	40.737	2002	TANKER	PAKİSTAN	660
PETROGARUDA	112.045	19.015	2003	TANKER	BANGLADESH	650
HIPPO	46.092	12.141	1997	TANKER	BANGLADESH	642
CHEMTRANS RUGEN	34.861	8.866	2001	TANKER	NA	635
BULL PAPUA	106.122	15.682	1999	TANKER	BANGLADESH	640
ST. DAMIAN	1.000	4.200	1972	RORO	AS IS GREECE	425
RICH SINO	35.657	7.301	1996	TANKER	BANGLADESH	615
AULAC FORTUNE	17.542	5.605	2010	TANKER	BANGLADESH	621
SOUTHERN VAGER	9.325	2.518	1992	TANKER	INDIA	NA
KIGORIAK	2.066	4.855	1979	TUG	INDIA	752
MOSKOVSKAYA OLIMPIADA	1.815	3.905	1980	FISHING	INDIA	750
DMITRIY PASHCHENKO	1.810	3.800	1988	FISHING	BANGLADESH	NA
INDGA	16.168	6.486	1976	TANKER	PAKİSTAN	NA

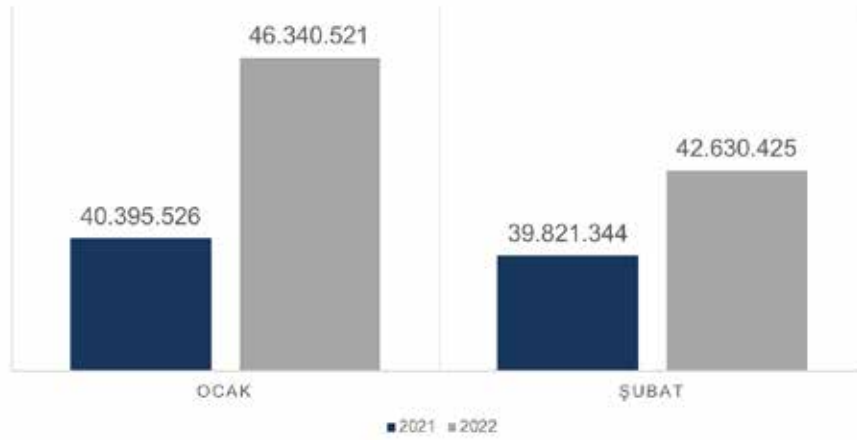
*Enbloc satışı ifade eder

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,1 artış göstererek 42.630.425 ton olmuştur.

Grafik1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Şubat 2022



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,2 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yüklenme miktarı 2022 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,5 artarak 11.496.872 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,1 artarak 19.638.691 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,2 artarak 31.135.563 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Şubat 2022

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Şubat	2021	11.323.338	1,5%	17.996.447	9,1%	29.319.785	6,2%
	2022	11.496.872		19.638.691		31.135.563	
Ocak - Şubat	2021	22.498.915	6,1%	36.076.591	12,5%	58.575.506	10,1%
	2022	23.867.929		40.600.021		64.467.950	

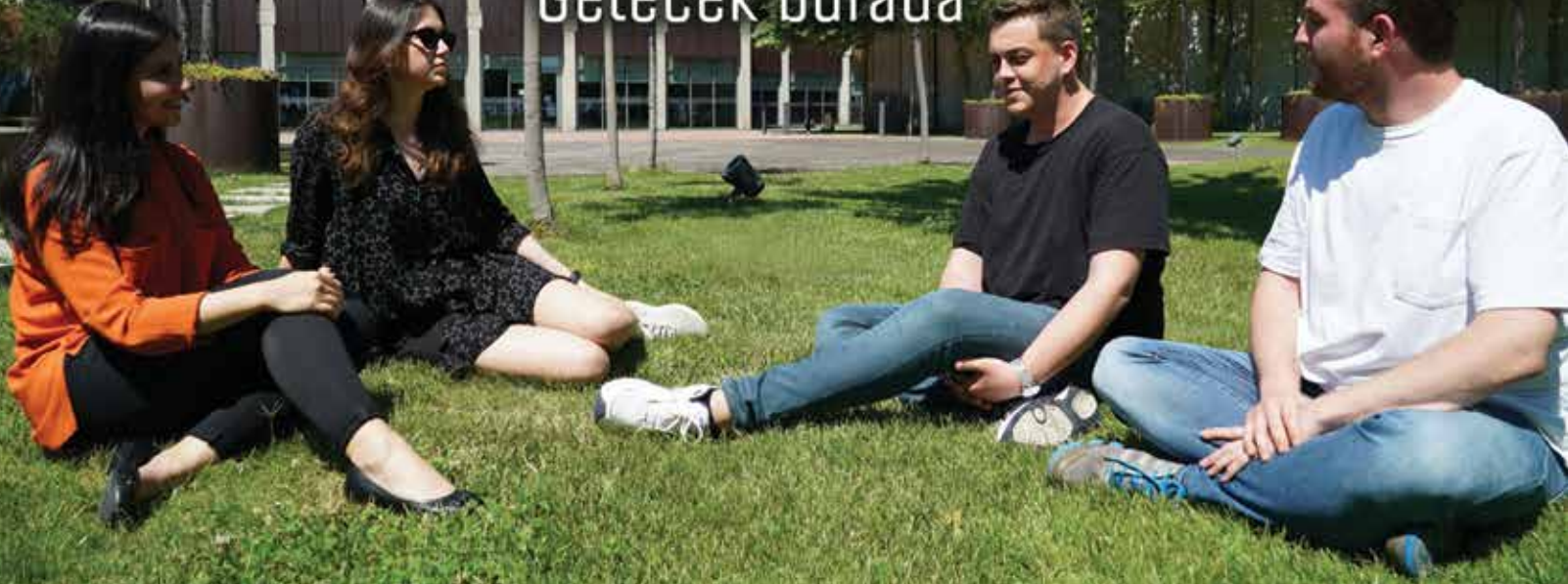
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

“Gelecek burada”



Denizcilik Fakültesi

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

Hukuk Fakültesi

- Hukuk

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

- Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Bölümü
- Ekonomi ve Finans Bölümü
- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü
- Lojistik Yönetimi Bölümü
- Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü

Mühendislik Fakültesi

- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği
- Elektrik-Elektronik Mühendisliği
- Endüstri Mühendisliği
- Makine Mühendisliği
- Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

- Deniz Ulaştırma İşletme Programı
- Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı
- Gemi İnşaatı Programı
- Sualtı Teknolojisi Programı
- Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı
- Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- Deniz Brokerliği Programı
- Mekatronik Programı
- Lojistik Programı
- Bilgisayar Programcılığı Programı
- Açılış Programı



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi

• pirreis.edu.tr

28.03.2022

13. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 769 puanda stabil seyretti. Bölgesel ticaret ise kafa karıştırıcıydı. Bir yorum yapılamıyor, hatta belki “yapılmamalı” da. Karadeniz-Akdeniz-Kuzeybatı Avrupa bölgesinde 18 gemi işleten bir armatöre göre Karadeniz’den ve Marmara’dan çıkışlar komik kalırken, net bir tezat olarak Doğu Akdeniz’den Batı Akdeniz’e ve Kuzeybatı Avrupa’ya gidişler fena değil. İki adet yaşlı koster işleten bir armatör ise halen hava şikayetlerinin olduğundan ve işletme maliyetlerindeki enflasyonist baskılardan dert yandı. Doğu Akdeniz’den Kuzeybatı Avrupa’ya çıkışların ve hatta dönüşlerin iyi olması iyi bir piyasaya mı delalet eder? Ya da Karadeniz çıkışlarının tahmin edilebileceği gibi kötü seyretmesi kötü bir piyasa anlamına mı gelir? İki gerçek birbirini dengelediğinden ve Endeks değerleri bir dengeyi gösterdiğinden, bu soruların tek bir doğru cevabı şu anda yok...



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

• Almanya’da üretici fiyatları şubat ayında yüzde 26 artarak aralıktaki yüzde 24,2 ve ocaktaki yüzde 25’in ardından rekor bir artış kaydetti. İstatistik bürosu, enerji fiyatlarının Şubat 2021’e göre yüzde 68 arttığını, ve enerji fiyatlarının çıkarılmasının ardından üretici fiyatlarındaki artışın yüzde 12,4 olarak ölçüldüğünü belirtti.

• ABD Merkez Bankası (Fed) Başkanı Jerome Powell, enflasyonu düşürmek için gerekirse her seferinde 25 baz puandan fazla faiz artırımını yapabileceğini söyledi.

• Piyasalar, Avrupa Merkez Bankası (AMB)’nin 2022 yılında iki kez 25'er baz puanlık faiz artışı yapacağı beklentisini fiyatlamaya başladı. Bu arada, Avro Bölgesi’nde enflasyonu şubatta yıllık yüzde 5,9’a yükseldi.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları yine yükseldi. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 105 dolar/varilden 113 dolar/varil seviyesine çıkarken Brent de 108 dolar/varilden 120 dolar/varile çıktı.

• Ocak ayında Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac ihracatı yıllık yüzde 25,5 artarken, aralık ayına göre yüzde 51,7 azaldı. Mısır, 79.000 tonla Türkiye'nin en büyük sıcak rulo ihracat noktası olurken, onu 13.000 tonla İtalya izledi.

• Türkiye Çelik İhracatçıları Birliği'ne göre, Türkiye'nin 13 milyon ton ara malı ve nihai ürün ithalatının yarısını karşıladığı Rusya ve Ukrayna arasında başlayan savaş Türk KOBİ'lerini önemli ölçüde etkiliyor.

• Avrupa Komisyonu, yaptırım paketlerinin bir ayağı olarak önemli Rus demir ve çelik ürünlerinin ithalatını yasaklamaya hazırlanıyor. Hedeflenen

ürünler henüz belirtilmedi, ancak yasağın merkez sektörleri vuracağı ve Rusya'yı milyarlarca dolarlık ihracat gelirinden mahrum bırakacağı belirtildi.

• Ukrayna Tarım Bakanlığı, ülkenin iç pazarı desteklemek için mineral gübre ihracatının yasaklandığını açıkladı. Uygulanan kararname azot, fosfor, potasyum ve bileşik gübreleri kapsamakta.

• Amerika Birleşik Devletleri Tarım Bakanlığı (USDA) Mart ayı raporunda, Ukrayna 2021/2022 sezonu mısır ihracatı tahminini 33,5 milyon tondan 27,5 milyon tona revize etti.

USDA, Ukrayna’da yurt içi mısır tüketiminin 3 milyon ton artarak 10,9 milyon tona ulaşmasını beklerken, bu tüketimin 9,7 milyon tonunun da yem olması bekleniyor. Şubat ayında yapılan mısır yem tüketimi tahmini 6,7 milyon ton idi.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.305	3.296	4.445	6.188
Geçen Hafta	2.305	3.296	4.445	6.188
Geçen Ay	3.567	5.100	6.878	9.576
Geçen Yıl	3.468	4.959	6.420	9.214



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,100	MDF	GEMLIK-STYLIS	500/500	45.25
1,200	SOYBEAN MEAL	KALAMAKI-DURRES	550/550	39.00
3,000	AGRI PRODUCTS (75')	BOURGAS-MERSIN	1250/1250	52.00
4,500	MINERALS	ANTWERP-MERSIN	2250/1500	88.00
4,500	SCRAP (60')	ASHDOD-VOLOS	1500/1500	40.00
6,000	WHEAT (45')	NANTES-TARAGONA	2500/2500	47.50
6,000	FERTILIZERS	DAMIETTA-GDYNIA	2500/2500	86.00
6,500	FERTILIZERS	DAMIETTA-LUBECK	2500/2500	84.00
6,700	FERTILIZERS	KLAIPEDA-ARAG	2500/3500	36.00

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

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

S&P VE HURDA

Koster satışlarında bu hafta "Mercury Triumph" (2006, Japon inşa, 13.000 dwt) 9 milyon dolara satıldı.

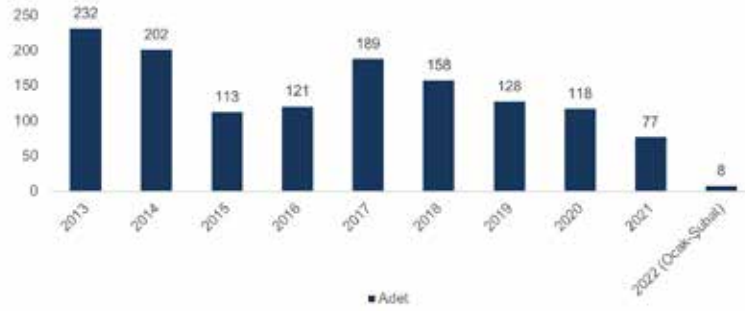
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2022

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Carnival Sensation	8711356	Yolcu Gemisi	Bahamalar	70.538	6.870	1993	14.02.2022
2	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Fransa	7.127	5.197	2000	5.01.2022
3	Bourbon Fulmar	9668518	Destek Gemisi	Güney Rum Kesimi	1.358	1.250	2013	10.02.2022
4	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
5	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
6	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
7	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
8	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022

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

* Renklendirilen gemiler Şubat 2022 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

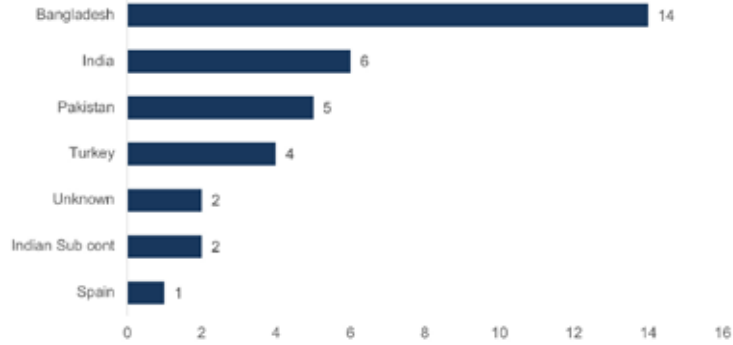
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2022

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	28,7	5.639	1	13,0	1.800
Bulk	1	36,0	43.352	3	22,3	507.079
Cement	1	25,0	9.086	-	-	-
Chem & Oil	10	24,6	115.463	8	19,6	288.021
Cruise	-	-	-	2	30,0	14.070
FPSO	1	41,0	118.095	-	-	-
LPG	1	25,0	23.469	1	31,0	56.875
MPP	1	26,0	16.113	-	-	-

MSV	2	30,5	3.272	1	42,0	1.314
Pass/Car F.	2	37,0	4.440	1	49,0	325
Products	4	30,3	56.168	5	24,6	177.785
PSV	2	25,0	6.254	-	-	-
Reefer	1	42,0	2.991	1	34,0	2.133
Research	-	-	-	1	38,0	425
Ro-Ro	2	44,5	9.421	-	-	-
Seis. Survey	2	22,0	12.697	-	-	-
Seis. Support	-	-	-	1	9,0	1.250
Standby Safety	1	56,0	92	-	-	-
Tanker	1	42,0	5.689	9	22,3	1.013.937
Tug	1	26,0	98	-	-	-
Utility	1	40,0	397	-	-	-
Genel Toplam	37	30,5	432.736	34	24,2	2.065.014

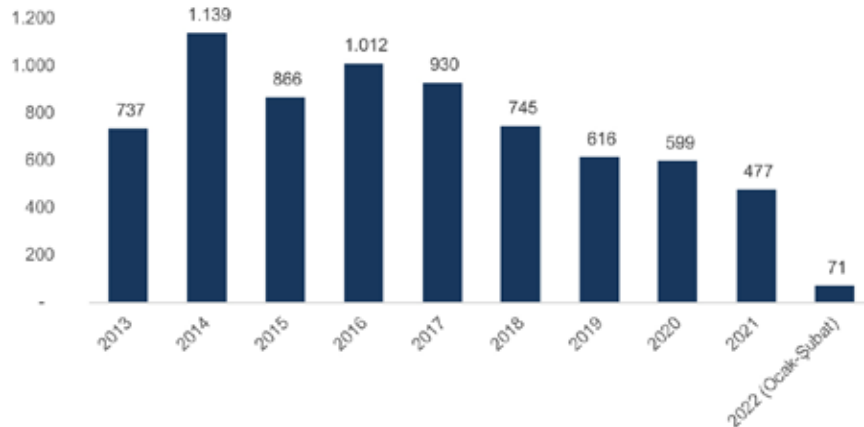
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ŞUBAT 2022)



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

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



*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.

HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



Poseidon
Marine



*Fire and Safety
Worldwide Service*



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

www.poseidontr.net

info@poseidontr.net



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