

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

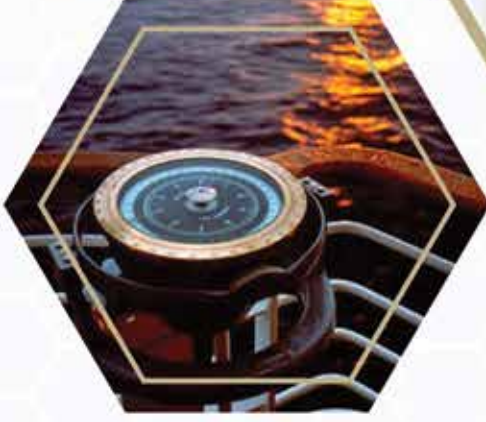
Gsm: +90 532 245 45 09

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

+90 216 546 12 12
0 532 248 33 96

info@valssurvey.com

Koşuyolu Mahallesi, Kâtip Salih Sokak,
No:44/1 Kadıköy/İSTANBUL

- 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

YILMAZ TOPÇU

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



Yıl 38

ŞUBAT 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 USTA HÜSEYİNOĞLU

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

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com



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** menzilin içerisinde ve en fazla **100 metre** irtifadan; bölgede bulunan kimyasal gaz kaçağını üzerinde ki **lazer sensörleri** ile tespit ederek, anlık olarak **çevrimiçi** paylaşır, yüksek teknolojisiyle yüksek güvenli çalışma ortamları sunar. **4K yüksek çözünürlüklü** hassas konumlandırılmalı **olay yeri fotoğraflama**, yükseklik algılamalı **alan haritalamaları** ve hassas **termal kamerası** sayesinde artık havadan müdahale de **bizimle daha güvenli..**



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

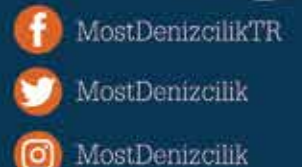


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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





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

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

TOBB BAŞKANI
HİSARCIKLIOĞLU MECLİS
TOPLANTISINA KATILDI

40

DOSYA

DENİZ ÜSTÜ RÜZGAR
ENERJİSİ VE İZMİR

12

TAMER KIRAN

OCAK AYINA GÜZEL
HABERLERLE BAŞLADIK

48

GÜNDEM

TÜRK BAYRAĞI, PARİS MOU
BEYAZ LİSTE'DE İLK 10'A
GİRDİ

52

BUNKER

MUSTAFA ASLAN

58

SÖYLEŞİ

MAHMUT İŞİK

62

RO-RO TAŞIMACILIĞI

UAB DENİZCİLİK GENEL
MÜDÜRÜ ÜNAL BAYLAN

66

GÜNCEL

TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI
STRATEJİK ÇÖZÜMLER
SUNUYOR

90

İHRACAT RAKAMLARI

2021'DE 1 MİLYAR 623
MİLYON DOLARLIK
İHRACAT YAPILDI

94

YEŞİL FİNANSMAN

YEŞİL DÖNÜŞÜME YÖNELİK
FİNANSMANA ERİŞİM

ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	32
SEKTÖRDEN HABERLER	70
SEKTÖRDEN	92
ÇEVRE	96
GEMİ TUTULMALARI	98
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

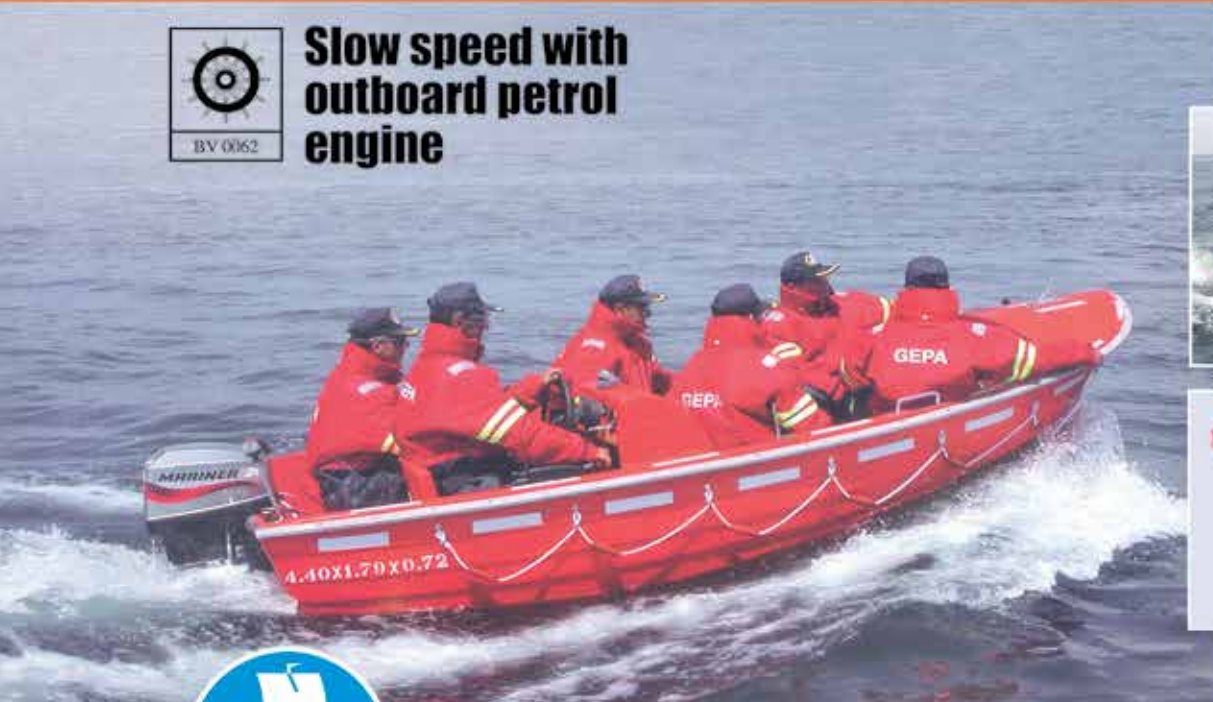


RESCUE BOATS

**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



Ocak ayına güzel haberlerle başladık

Yeni yılın ilk ayını geride bıraktık. Covid-19 pandemisinde vaka sayıları ciddi oranda artsa da, omikron varyantında hastaneye yatışların ve ölümlerin daha düşük seyrettiğini müşahede ediyoruz. Saygın bilim insanları ve kurumları olağanüstü bir gelişme olmadığı takdirde 3-4 ay sonra "Pandemi"nin yerini "Endemi"ye bırakabileceğini, varyantın kitle bağışıklığına yol açarak Covid'i mevsimsel bir hastalık haline getirebileceğini sıkça dillendiriyorlar. Bazı ekonomilerde kısmi kapanmalar uygulansa da, artık pandeminin dünya ve küresel ekonomi için risk unsuru olma özelliği azalmış görünüyor.

Hal böyle olunca yine tüm dikkatimizi sektörel konularımıza çevirdik. Göreve geldiğimizden bu yana pandemi döneminin olağanüstü şartlarını bir tarafa bırakırsak, üstlendiğimiz sorumluluğun bilinciyle denizcilik sektörümüzün gelişmesi için var gücümüzle çalışıyoruz. Ocak ayı da güzel haberler aldığımız bir ay oldu. 11 Ocak'ta Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığımıza bir ziyaret gerçekleştirerek, Bakan Yardımcımız Sayın Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar ve çalışma arkadaşları ile bir araya geldik. Hatırlayacağınız üzere 5 Kasım 2021 tarihinde Marmara Denizi ve Adalar'ın Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilerek, bahse konu alanda yapılacak tüm çalışmalar ve izinlerin Tabiat Varlıkları Koruma Genel Müdürlüğü'nün uhdesinde olduğu kararlaştırılmıştı.

Ziyaretimizde, özellikle gemi inşa sektöründe faaliyet gösteren üyelerimizin Özel Çevre Koruma Bölgelerinde uygulama süreçlerinde yaşadığı sorunları dile getirdik. Görüşmemizin ardından 22 Ocak'ta Resmi Gazete'de, "Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" yayımlanarak yürürlüğe girdi. Bahse konu yönetmelik ile analizleri yapılan ve sınır değerlerin altında kalan dip tarama malzemesi yine bu yönetmelikte belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde 30 Haziran 2024 tarihine kadar Marmara Denizi'nde belirlenen boşaltım alanlarına



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

boşaltılabilecek. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığımıza, sorunumuza gösterdiği duyarlılık için teşekkür ediyorum.

Ay içinde önemli bir görüşmeyi de Türkiye'nin en büyük teknoloji firmalarından HAVELSAN'ın Genel Müdürü Dr. Mehmet Akif Nacar ile yaptım. Bildiğiniz gibi sektörün nitelikli insan gücünü karşılamak maksadıyla eğitime büyük önem veriyor, bu çerçevede eğitim kurumlarımızın ihtiyaçlarını karşılamaya gayret ediyoruz. Denizcilik eğitiminin önemli ihtiyaçlarından birisini simülasyonlar oluşturuyor. Bu alanda halen çok kıymetli kaynaklarımızı maalesef yurtdışına aktarmak durumunda kalıyoruz. Simülasyonlardaki yazılımları da yerli ve milli hale getirmemiz gerekiyor. Aksi takdirde ciddi anlamda bir kaynak israfı söz konusu... HAVELSAN; deneyimi, uzman çalışanları, ileri teknolojiye dayalı yazılım ürünleriyle uluslararası pazarda da adını duyuran lider bir markamız. Sayın genel müdürle simülasyonlara yerli

yazılım konusunda neler yapılabileceğini konuştuk, çok faydalı bir görüşme gerçekleştirdik. İnanıyorum ki; önümüzdeki günlerde bu konuda hepimizi sevindirecek gelişmelere tanık olacağız.

Bir sevindirici haber de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızdan geldi. Türkiye, gemi denetiminde tarihi bir başarı göstererek, 2023 hedefi olan "Paris MoU'da Beyaz Listede ilk 10 ülke arasında yer almak" hedefini 2021'de yakaladı. Geçen yıl Türk Bayraklı gemilere gerçekleştirilen 193 denetimde sadece bir gemimiz tutulurken, tarihin en düşük tutulma oranına ulaştık.

Bildiğiniz üzere ülkemiz, 2008 yılından itibaren Paris Memorandumu Bayrak Devleti Performans Listesi'nde Beyaz Liste'de bulunuyor. 2020 yılında ise beyaz listede 9 basamak birden yükselerek 25'inci sıradan 16'ncı sıraya ulaşıldı. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU performanslarının her geçen yıl daha da artmasında ülkemizin denizcilik politikaları ve İdaremizin uygulamalarının sahadaki uygulayıcısı olan sektör paydaşlarının katkısı yadsınamaz bir gerçek.

Söz konusu başarı İdare, gemi denetim uzmanları, yetkilendirilmiş kuruluşlar, donatan, işleten ve gemi insanlarıyla hep birlikte aynı hedefe yürümekle sağlanabildi. Gerçek bir başarının ancak sürdürülebilir olduğu ilkesinden feyz alarak, ülkemiz bu yıl da Türk Bayraklı filomuzun performans artışının tesadüf olmadığını gösterdi. Bu vesile ile bu başarıda emeği geçen, başta İdareimiz olmak üzere katkı sağlayan tüm sektör paydaşlarına şükranlarımı sunar, ülkemizin prestijini artıracak bu tür başarıların daim olmasını temenni ederim.

Şubat ayı itibarıyla mübarek üç aylara giriyoruz. 3 Şubat Perşembe günü ilk kandil olan Regaip Kandili'ni idrak edeceğiz. Mübarek üç ayların ve Regaip Kandili'nin ülkemize, İslam alemine birlik, beraberlik ve huzur getirmesini diliyorum.

Kalın sağlıcakla...



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



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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

TOBB BAŞKANI HİSARCİKLIĞLU MECLİS TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ocak Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 6 Ocak Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem meclis salonunda fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, meclis üyelerine hitap etti.



Salih Zeki Çakır

Toplantı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın, 2022 yılının Türkiye ve denizcilik sektörü için sağlık, huzur ve bereket getirmesi dileklerini ifade etmesi ile başladı.

Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: "Oda Üyesi Antuan Makzume Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret Limited Şirketi sahibi Erol Makzume'nin annesi Elena Makzume, Karadeniz Ereğli Şubesi Meclis Üyesi Giz Denizcilik Uluslararası Taşımacılık, Ticaret Limitet Şirketi sahibi Mehmet Kutsi Başarıoğlu, Oda üyesi ve 31 No'lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi Abdurrahman Akardaş'ın Annesi Makbule Akardaş, Oda Üyesi Nemo

Marin Ticaret Mühendislik Denizcilik A.Ş. ortağı Yönetim Kurulu Başkanı Mete Tarihmen'in Babası Teoman Tarihmen, Oda Meclis Başkanı Yardımcısı ve Oda Üyesi Navitrans Acentelik Hizmetleri Anonim Şirketi Ortağı ve Yönetim Kurulu Başkanı Arif Türkantos'un babası Nurettin Türkantos, Oda Marmaris Şube Yönetim Kurulu Başkanı Bahriyeli Turizm Ticaret İnşaat Su ve Petrol Ürünleri Taşımacılık Anonim Şirketi sahibi Halil Bağlı'nın babası Ergün Bağlı, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun'un annesi Güllü Dursun."

Toplantı, DTO Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu tarafından okunan İMEAK DTO "Şeref Üyeliği" talebinin aktarımı ile devam etti. İMEAK DTO Eski Meclis Başkanı Adil Göksu tarafından toplantıya sunulan talep şöyle: "Odamızın kurulmuş olduğu 1982 yılında başlayan

ve ülke denizciliğini kalkınma yönünde çaba gösteren sektör mensupları zaman içinde büyük mücadeleler vererek, gelişmeye yönelik çaba sarf etmiş ve başarılı olma yolunda büyük fedakarlıklarda bulunmuşlardır. Bizlerce bilinen, artık tarihe karışan geçmişteki büyüklerimiz ve halen aramızda olan değerli arkadaşlarımız tartışılmaz bir mücadelenin temsilcisi olmuşlardır. Ancak geçen uzun yıllar sürecinde kendilerini yüceltecek ve hak edilen saygınlığın sembolü olacak bir yere oturtmak mümkün olmamıştır. Yaşananlar geçmişte kalmıştır. Ancak halen hayatta olan ve birçoğu ticari faaliyetlerine devam eden arkadaşlarımız için Oda'mızda bir şeref üyeliği hususunu oluşturmak bir nebze olsun amaca ulaşmada yardımcı olacaktır.

Konu ile ilgili olarak 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve



Emin Eminoğlu

Borsalar Kanunu Oda Meclisi Görevleri başlığı altındaki 17'nci maddenin 1'inci fıkrasının p bendinde Oda çalışmalarına veya Türk ekonomik hayatına önemli hizmetler vermiş kişilere, meclis üye tam sayısının 3'te 2'sinin kararıyla "Şeref Üyeliği" vermek hususu yer almaktadır. Görüşümüzün gündeme alınıp, "Şeref Üyesi" olarak seçilecek kişilerin seçimi ile ilgili usul ve esasların tespit edilmesini arz ederim." Okunan talep, oylamaya sunulduktan sonra oy birliğiyle kabul edildi. Toplantıda DTO'nun 9.12.2021 tarih ve 45 sayılı toplantı zabıtları, 2021 Kasım ayı mizanı, fasıllar arası aktarım talebi, 2022 yılı kayıt ücreti ve yıllık aidat tarifesinin değişikliği görüşülerek oylandı.

TOBB UYUM ARABULUCULUK VE UYUŞMAZLIK ÇÖZÜM MERKEZİ SUNUMU

Oylamaların ardından TOBB Uyum Merkezi Genel Müdürü Dr. Onur Yüksel, "TOBB Uyum Arabuluculuk ve Uyuşmazlık Çözüm Merkezi" konulu bir sunum gerçekleştirdi. Arabuluculuk uygulamasının birçok anlamda kullanıldığını ancak kendi çalışma prensiplerinde gönüllü olarak yapıldığını ifade eden Yüksel, arabuluculuğun menfaat temelli olduğuna dikkat çekti. Ticari uyuşmazlıklarında en önemli noktanın arabuluculuk olduğunu söyleyen Yüksel, "Burada yine menfaatleri ön plana çıkarıyoruz ama menfaatleri ön plana çıkarırken tarafların kendilerinin müzakere etmelerini sağlıyoruz. Biz



Dr. Onur Yüksel

çözüm merkezi olarak tarafları bir araya getirmekle yükümlüüz ve profesyonel arabulucularla beraber kendi müzakerelerini yapıp çözüm üretmelerine yardımcı oluyoruz. En önemli noktalardan bir tanesi de iş insanlarımızın yapacakları müzakereler sonucu ürettikleri çözümler mahkeme kararı niteliğinde olacak" diye konuştu. Arabuluculuk sürecinden bahseden Yüksel, bir dosya aldıkları zaman önce hazırlıklarını yaptıklarını ifade ederek şöyle devam etti: "Merkez çalışanları olarak dosya arabuluculuğa uygun mu, biz bunu arabuluculukla çözebilir miyiz ona çalışıyoruz. Arabulucu dosyayı aldıktan sonra hazırlıklarını tamamlıyor ve taraflarla özel görüşmeler yapıyor. Ardından müzakere planlamaları yapıyor ve müzakerelerimiz başlıyor. Bu işi tüm Türkiye'de kurumsal yaptığımız için bu plana uymak zorundayız. Bu planın dışına çıktığımız zaman kurumsallığımız da bozulur. Ve sistemin verimli çalışması da etkilenir. O yüzden çalışmalarımızı planlamalara göre sürdürüyoruz."

İş dünyası için arabuluculuk sisteminin neden önemli olduğuna değinen Yüksel, "En önemli noktalardan bir tanesi gizlilik. Arabuluculuğu iş insanlarımıza anlatırken gizlilik esasını ön plana çıkarıyoruz. İş dünyasında bir uyuşmazlık olduğu zaman, mahkemeye gidildiğinde tüm bilgi ve belgeleriniz ifşa oluyor. Ancak arabuluculuk kanunen tamamen gizli

bir süreç. Dolayısıyla bu da bizim için en önemli noktalardan bir tanesi. Bunun dışında süre çok kısa. Mahkemelerde ticari uyuşmazlık davalarının 3-15 yıl arasında sürdüğü biliniyor; bu da yasalar çerçeve içerisinde çok fazla zaman alabiliyor. Bu süre içerisinde iş insanlarımız parasını ve zamanını kaybediyor. Bununla beraber ilişkiler de bozuluyor. Dolayısıyla arabuluculukta 2 hafta ile 4 hafta arasında bu uyuşmazlıklar çözülebiliyor. Böylelikle süreç çok daha ekonomik oluyor. İş insanlarımız mahkeme kararı ile uğraşmadan, kendi kararlarını kendileri vermiş oluyorlar" dedi. Aralık ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumu sonrasında söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yaptığı konuşmada DTO Meclisi'ne katılımından ötürü TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'na teşekkür ederek, "Türkiye denizcilik sektörünün çatı kuruluşu Deniz Ticaret Odası olarak sektörümüzün sorunlarının çözümü için yoğun bir çaba sarf ediyoruz. Bu çabalarımızı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği çatısı altında da sürdürürken, Rifat Başkanımızın çok kıymetli katkı ve desteğini her zaman görüyoruz. Çok yoğun temposuna rağmen bugünkü meclis toplantımıza da katılması Odamıza verdiği önemin en güzel örneği" dedi.

TAMER KIRAN EKONOMİYİ DEĞERLENDİRDİ

Ekonomik gelişmeler hakkında değerlendirmede bulunan Tamer Kiran, küresel ekonomide 2022 yılına 2021 yılından daha güçlü büyüme ve enflasyon mirasını alarak başladığını ifade etti. Kiran, şöyle devam etti: "2021 yılının ilk yarısında imalat sanayi, ikinci yarısında hem imalat sanayi, hem de hizmetler sektörünün etkisiyle dünya ekonomisi yüzde 5,5 üzerinde bir büyümeyle yılı kapatmış görünüyor. Bununla birlikte artan talep, yükselen emtia fiyatları ve tedarik sorunları ile küresel enflasyon uzun bir aradan sonra hızla yükselerek yüzde 5'ler seviyesine yaklaşmaya başladı." Covid-19'un Omicron varyantının son günlerdeki güçlü yayılımının 2022 yılının ilk çeyreğinde büyüme hızında yavaşlama ve tedarik



Tamer Kıran

sorunlarına bağlı olarak enflasyonu daha da arttırma riski taşıdığını ifade eden Kıran, “Büyümedeki yavaşlama talep azlığından ziyade tedarik kaynaklı arz yönlü sorunlardan kaynaklandığı için merkez bankalarının enflasyon ile mücadeleye daha fazla odaklanacağı bir yıl yaşama olasılığımız yüksek görünüyor. Küresel likidite koşullarında daha da sıkıştığı maliyetlerin kısmen artma eğiliminde olduğu bir döneme hazırlıklı olmamız gerekiyor” dedi.

Türkiye ekonomisine bakıldığında enflasyon dışında makro ekonomik veriler açısından iyi bir yıl olduğunu kaydeden Tamer Kıran, “Büyüme oranımız ihracat ve sanayi üretimi ağırlıklı olarak yüzde 10’lar seviyesini aşacak görünüyor. Hızlı büyüme, işsizlik oranını yüzde 12’nin altına indirmiş durumda. Hem güçlü dış talep ve tedarik merkezlerindeki değişime bağlı olarak, hem de ihracatçımızın gücüyle ortaya çıkan ihracat artışı çok güçlü bir oranda gerçekleşti ve 225 milyar doları aştı. İhracatımız da, ithalatımız da artmasına rağmen ihracat artışının gücü dış açığımızı ve dolaylı olarak cari işlemler açığımızı azaltmaya başladı. Sonbahar aylarından bu yana cari işlemler dengesinde aylık olarak fazla vermeye başladık. Bununla birlikte beklentilerin çok üzerinde çıkan enflasyon çok ciddi

bir sorun ve risk olarak karşımızda duruyor. Yıllık tüketici endeksi TÜFE yüzde 36.08’e ulaştı” diye konuştu.

Döviz kurlarında aşırı dalgalanmanın yaşandığı dönemde yeni Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati ile iş dünyası, reel sektör temsilcileri ve STK başkanlarının katıldığı bir toplantıda bir araya geldiklerini hatırlatan Kıran, şöyle konuştu: “Yaklaşık 7 saat süren, ekonomiye dair her şeyin konuşulduğu, yapıcı ve çok faydalı bir toplantı yaptık. Öncelikle yeni Bakanımız Nebati, çok pozitif ve istekli bir görüntü çizdi. Uzun yıllardır iş dünyasının içinde olan ve üç yılı aşkın bir süredir aynı bakanlıkta bakan yardımcılığı yapmış bir kişi olarak bakan yardımcılığı yapmış bir kişi olarak sorunlara ve çözümlerine vakıf olduğunu çok net bir şekilde gösterdi. İş dünyası temsilcilerinin sorularına herkesi ikna eden şeffaf ve net yanıtlarla cevap verdi.”

Küresel konjonktürün Türkiye için önemli fırsatlar sunduğunu dile getiren Kıran, “Maliyet avantajımız, yeşil üretim yapma becerimiz, nitelikli insan kaynağımız her geçen gün gelişmeye devam eden güçlü dijital altyapımız ülkemizi parlayan bir yıldız olarak ön plana çıkartıyor. Ayrıca Türkiye’nin uzun yıllara dayalı demokratik geleneği, serbest piyasa ekonomisi tecrübesi, dinamik yapısı ve güçlü iş

dünyası ile ihracat yapabilme kapasitesi rekabette bizi diğer ülkelerden pozitif ayırıştırıyor. Uygulamaya konan Türkiye’ye özgü yeni modellerle önümüzdeki dönemde ihracata öncelik verilerek istihdam ve katma değerli üretimin artırılması, sürdürülebilir yüksek büyüme ile cari açık sorunun çözülmesi hedefleniyor. Nitekim bu toplantıdan bir hafta sonra Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan kur korumalı TL vadeli mevduat uygulaması ve döviz kurundaki dalgalanma sebebiyle fiyat vermekte zorlanan ihracatçı firmalarımıza doğrudan Merkez Bankası aracılığıyla ileri vadeli kur verilmesi gibi destekleri içeren tedbirler paketi piyasalardaki etkisini kısa sürede pozitif olarak gösterdi ve finansal piyasalarımızdaki dalgalanma bertaraf edildi. Kur korumalı mevduat uygulamasının kurlardaki aşırı artışı tersine çevirmesi ve istikrarın sağlanması için fırsat yaratmasını çok olumlu olarak değerlendiriyoruz. İçinde bulunduğumuz süreçte enflasyon ile mücadelenin güçlenmesi ve beklentilerin kontrol altına alınması, makroekonomik istikrarımız açısından son derece önemli” dedi.

Covid-19 ile ilgili yeni olumsuzlukların çıkmamasını dileyerek turizm ve ilgili sektörlerin büyümeye katkı yapmasını beklediklerini ifade eden DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, imalat sanayi kapasite kullanım oranlarının yüzde 80’ler seviyesine yaklaşmış olduğunu ve bu oranın kapasite kullanımının sınırlarına yaklaşıldığını; ölçek artırım ve yeni yatırıma işaret ettiğini söyledi. Kıran, tasarrufların artması ve yatırımlara yönelik kaynak yaratılması için enflasyon ve faizlerdeki düşüşün daha da önemli hale geldiğinin altını çizdi.

2021 yılını denizcilik sektörü açısından da değerlendiren Tamer Kıran şöyle devam etti: “2021 yılını sektörümüz açısından değerlendirmek gerekirse; 2020 yılında ton bazında yüzde 3.4 daralan küresel deniz ticareti, 2021 yılında ton bazında yüzde 3.7 büyüme ile 11 milyar 964 milyon tona ulaşarak 2019 yılı değerinin üzerine çıktı. 2022 yılında yüzde 3,5 daha artarak 12 milyar 383 milyon tona



Rifat Hisarcıklıoğlu

ulaşması da beklenmekte. Filo tarafına baktığımızda ise global filo 2021 yılı sonunda DTW bazında yüzde 2.8 artarak, 2 milyar 186 milyon DTW'e yükseldi. Yük türü ve ton bazında baktığımızda 2020 yılında yüzde 1.6 daralan küresel dökme yük ticareti, 2021 yılında yüzde 4 artışla 5 milyar 379 milyon tona ulaşarak 2019 ve 2020 yılları üzerinde gerçekleşti. 2022 yılı beklentisi de, dökme yük ticaretinin 1.6 artması yönünde. 2020 yılında TEU bazında yüzde 1.27 oranında azalan konteyner ticareti ise 2021'de yüzde 6.5 oranında arttı. 2022'deki beklentilerde yüzde 4.2 oranında artması bekleniyor. Diğer yandan konteyner gemisi arzında TEU bazında 2020 yılındaki yüzde 2.9'luk büyümenin ardından 2021 ve 2022 yıllarında sırasıyla yüzde 4.3 ve yüzde 3.8 artış beklenmektedir. Diğer taraftan Baltık Kuru Yük Endeksi 7 Ekim 2021'de 5 bin 650 ile 2009 yılından bu yana en yüksek seviyesini gördükten sonra düşüş eğilimine geçmiş; kasım ayı başında 3 bin seviyesinin altına düşmüştü. Endeks 2021 Aralık ayı başında tekrar 3 bin seviyesinin üzerine çıksa da 24 Aralık günü 2 bin 217 ile aralık ayını; kasım ayının son iş gününe kıyasla yüzde 26,50'lük kayıpla kapadı. Bu arada limanlarımız hız kesmeden çalışmaya devam etti. Ocak ve kasım aylarında elleçlenen yük miktarı 477 milyon 513

bin ton seviyesine çıkarak bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 5.6 artış gösterdi”.

BİR YILDA 456 FAALİYETE KATILIM SAĞLANDI

Deniz Ticaret Odası'nın 2021 yılında da üyelerinin sorunlarına çözüm bulmak için gayret ettiklerinin altını çizen Tamer Kıran, “Sektörlerimize destek olacak birçok çalışmaya imza attık. Covid-19 pandemisinin ikinci yılında da olumsuz etkilerini sürdürdüğü bir dönemde yoğun mesaimize devam ettik. Meslek komitelerimizden ve üyelerimizden gelen sorunları ve çözüm önerilerini ilgili kurum ve kuruluşlara ileterek takipçisi olduk. Geçtiğimiz yılın çetelesine baktığımızda DTO ve TOBB toplantıları, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti, TÜDEV Yönetim Kurulu görevlerimin yanında diğer toplantılar, ziyaretler, kabuller, çalıştay, panel, konferanslar dahil olmak üzere 70'i TOBB ile ilgili olmak üzere bir yılda toplam 456 faaliyete katıldım. Deniz Ticaret Odası yönetimi olarak geçtiğimiz yıl 39 yönetim kurulu toplantısı yaptık. Pandeminin ilan edilmesinin ardından meclis toplantılarımızı video konferans yönetimiyle yapmak zorunda kalmıştık. Geçtiğimiz yıl temmuz ayından itibaren video konferans yönteminin yanı sıra odamız meclis salonunda pandemi

önlemleri alınarak kısıtlı sayıda katılımla meclis toplantılarımızı gerçekleştirdik. Geçtiğimiz yıl iki kez müşterek meslek komiteleri toplantılarını yaptık. Mart ayında video konferans yöntemiyle gerçekleştirdiğimiz toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü ve kasım ayında Demokrasi ve Özgürlükler Adası Kongre Salonu'nda gerçekleştirdiğimiz toplantımıza da yine Denizcilik Genel Müdürü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü'nün yanı sıra Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü katıldılar. Üyelerimiz ilk elden sorunlarını iletme fırsatı buldular. Saydıklarımın dışında daha birçok çalışmada bulunduk. Bunlarla ilgili detaylı bilgilerin yer aldığı, 2021 yılı faaliyetlerimizi ve 2022 yılı iş programımızı içeren Faaliyet Raporumuz da yayımlanarak, odamızın web sitesinde siz değerli üyelerimizin bilgisine sunduk” diye konuştu.

Denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla ilkini 2020 yılında düzenledikleri 'Denizci Millet, Denizci Ülke' fikir ve proje yarışmasının bu sene ikincisini düzenleyeceklerini hatırlatan Kıran, “Yarışma, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, deniz çevresi, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsamaktadır. Başvurular, 31 Mart 2022 tarihine kadar Odamızın web sitesinde yarışma için hazırlanan portal üzerinden kabul edilecek. Üniversitelerimizin denizcilik eğitimi veren fakültelerinin akademisyenleri ile denizcilik alanında faaliyet gösteren firma, kurum ve kuruluşların üst düzey yöneticilerinden oluşturulan jüri üyelerimizin değerlendirmesi sonucunda başvuru sahiplerinden birinciye 60 bin, ikinciye 40 bin ve üçüncüye 25 bin TL teşvik ödülü vereceğiz” dedi.

“ÜLKEMİZİN REFAHINA KATKI SAĞLAMAYA DEVAM EDECEĞİZ”

Tüm amaçlarının bir yandan üyelerin dertlerine derman ararken, diğer yandan iş, aş üretecek imkanlar sağlamaya çalışmak, sektörün Türkiye refahına verdiği katkıyı yükseltmek olacağını, bu anlayışla önümüzdeki yıl da tempo düşürmeden çalışmaya devam edeceklerini belirten Başkan Tamer Kıran, “Zor günlerden geçmemize rağmen denizcilik sektörünün temsilcileri olarak ülkemize olan inancımızı ve umudumuzu asla yitirmedik, her ne olursa olsun ülkemize güvenmekten asla vazgeçmedik, vazgeçmeyeceğiz. Önümüzdeki süreçte de her zamanki kararlılığımızla çalışmaya, üretmeye, ülkemizin refahına katkı sağlamaya devam edeceğiz. Ekonomik zorluklar mutlaka aşılır, geçmişte çok daha büyük zorlukların üstesinden başarıyla gelmeyi bildik. Kısa vadeli dalgalanmaların bizi yolumuzdan asla çeviremeyeceğinden herkes emin olmalıdır” diye konuştu.

Deniz Ticaret Odası'nın tüm amacının üyelerin dertlerine çözüm bulmak ve iş, aş üretecek imkanlar sağlamaya çalışarak, denizcilik sektörünün ülke refahına katkısını yükseltmek olduğunu vurgulayan Kıran sözlerini şöyle tamamladı: “Bu anlayışla önümüzdeki yıl da tempo düşürmeden çalışmaya devam edeceğimizi belirtmek isterim. Zor günlerden geçmemize rağmen denizcilik sektörünün temsilcileri olarak ülkemize olan inancımızı ve umudumuzu asla yitirmedik. Her ne olursa olsun ülkemize güvenmekten asla vazgeçmedik, vazgeçmeyeceğiz.

Önümüzdeki süreçte de her zamanki kararlılığımızda çalışmaya, üretmeye, ülkemizin refahına katkı sağlamaya devam edeceğiz. Ekonomik zorluklar mutlaka aşılır. Geçmişte çok daha büyük zorlukların üstesinden başarıyla gelmeyi bildik. Kısa vadeli dalgalanmaların bizi yolumuzdan asla çevirmeyeceğinden herkes emin olmalıdır. 2022 yılının yeni düzenlemelerle ekonomimizin rahatlayacağı, işlerimizin artacağı, ülkemizin daha ileri ve müreffeh günlere

ulaşacağı bir yıl olmasını temenni ediyorum.”

HİSARCIKLIOĞLU: DENİZCİLİK, BİZİM OLMAZSA OLMAZIMIZ

Tamer Kıran'ın konuşmasını tamamlaması ardından TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu da konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. Uzun bir aradan sonra denizcilerle birlikte olmaktan mutluluk duyduğunu ifade eden Hisarcıklioğlu, son dönemde gündemde olan konuları meclis üyeleri ile paylaştı.

Pandemi sürecinde TOBB olarak üyelerini yalnız bırakmadıklarını ve sektörün sorunlarını çözmek için ellerinden geleni yaptıklarını vurgulayan Hisarcıklioğlu, şunları söyledi: “Her sorunu çok yakından takip ediyoruz. Hükümetimiz nezdinde çözümler arıyoruz. 6 aylık dönemde 200 sorun bize iletildi. Yüzde 90'ını çözüme kavuşturduk. Bunların çoğunda üzerimize düşen ne varsa yaptığımızı bilmenizi isterim. Yaptığımız webinarlar ile yaklaşık 200 üyemizi eğitime tabii tuttuk. Denizcilik, bizim olmazsa olmazımız. Ne kadar üretirseniz üretin, eğer onu müşteriye ulaştıramazsan hiçbir ehemmiyeti yok. Dünya ekonomisinin en önemli adımı sizsiniz. Tedarik zincirlerinin bozulduğu bu dönemde, bu sürecin sıkıntılarını yaşayacağımız görünüyor. Taşımacılığın ne kadar önemli olduğunun herkes bu süreçte farkına vardı. Bizim en önemli avantajımız şuydu. Avrupa pazarı ile sınır komşusuyuz. Bu da rakamlara yansıyor. Konteyner ve navlun fiyatlarından çok büyük sorunlar yaşadık. Önümüzdeki süreçte artan ticaret hacmiyle bunu da aşacağız. İhracat ve ithalatımız arttıkça, sizin kıymetinizi daha iyi anlıyoruz. 2021 yılında malı tedarik edip, üretip pazara ulaştırmada tarihi bir rekoru yaşadık. Bizim görevimiz bu”.

Yine pandemi sürecinde Cumhurbaşkanı ve bakanlarla görüşerek denizcilik sektörü sorunlarını tek tek ilgililere aktardıklarını dile getiren Hisarcıklioğlu, “Bu bizim görevimiz zaten. Anayasanın 135'inci maddesi 5174 sayılı yasada görev alanımız çok iyi tarif edilir. Sakın



hiçbirimiz kendimizi kanunların bize verdiği yetkilerin üzerinde görmeyelim. İcra bizim görevimiz değil. İcra, halkın oylarıyla seçilmiş olanlarıdır. Bizim görevimiz, yerelde ise yerel idarecilerin oda ve borsaların vasıtasıyla Türkiye genelini ilgilendiriyorsa; Odalar Birliği'nin vasıtasıyla onu çözecek makamlara iletme, onlarla iyi diyalog içinde olmak, onlara sıkıntılarını aktarmaktır. Görevimiz burada bitiyor, ondan sonra takipçilik başlıyor. Çözmek bizde değil. Bazen üyelerimiz, bize başka güçler yüklüyorlar. Kuralları ben bozayım dediğin anda demokrasiden bahsedilemez. Onun için demokratik kurallar çerçevesinde hareket etmek mecburiyetindeyiz. Onun üstünde kendimize de güç vehmedemeyiz” şeklinde konuştu.

İMEAK DTO BEŞ YILDIZLI HİZMET VERİYOR

28 Aralık Salı günü Ticaret Bakanlığı ile Müşterek Konsey Toplantısı yapıldığını hatırlatarak, çok verimli bir toplantı olduğunu söyleyen Hisarcıklioğlu, Hazine ve Maliye Bakanlığı ile ilkini 11 Aralık Cumartesi günü yaptıkları iş dünyası buluşması toplantısının ikincisini, 5 Ocak Çarşamba günü yaptıklarını ve sektörden gelen sorunları Bakan Nureddin Nebati'ye ilettiklerini kaydetti. Sorun çözümünü için Hazine ve Maliye Bakanlığı'na işaret eden Hisarcıklioğlu, “Çözecek makam orası, biz değiliz. Bizim görevimiz kavga etmeden, en iyi şekilde anlatmak.



Bugün İMEAK Deniz Ticaret Odamız 9 şubesi ve temsilcilerle birlikte ülkemizin denizciliğin gelişmesi için durmadan çalışmaktadır. Ben Ankara'da şahidim. Üstelik tüm bu çalışmaları verirken beş yıldızlı hizmet veriyor. Yıldızları ben vermedim, uluslararası bağımsız bir kuruluş, diğer ülkelerin deniz ticaret odalarını da inceleyerek DTO'ya 5 yıldızlı hizmet veriyorsunuz dedi. Bundan

duyuyorum, her yerde de anlatıyorum, hepimizi kutluyorum” diye konuştu.

HİSARCIKLIOĞLU'NDAN TAMER KIRAN'A TEŞEKKÜR

TOBB yönetim kuruluna Tamer Kiran'ın seçilmesinden dolayı mutluluk duyduğunu dile getiren Hisarcıklıoğlu şunları söyledi: “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu'na Tamer

yattı. Allah kendisinden razı olsun. Tamer Kiran, devraldığı bayrağı en iyi şekilde temsil ediyor. Ben buna şahidim Ankara'da. Ben Tamer kardeşimden istifade ediyorum. O benden, Odalar Birliği'nden istifade etmiyor, onun bilgisinden becerisinden faydalanıyoruz. Eğer bugün TOBB'un başarıları varsa, bunda Tamer kardeşimin de imzası var. Kendisine huzurlarınızda sizler adına teşekkür ediyorum.”

Dünya Tüketici Elektronik Fuarı'nda yerli otomobilin tanıtımının yapıldığını hatırlatan ve gurur duyduğunu ifade eden Hisarcıklıoğlu, bir dünya lansmanı yaptıklarını, ilginin de yoğun olduğunu kaydetti.

Konuşmasının devamında 24 Mayıs 2017 yılında Cumhurbaşkanı'nın 73'üncü TOBB Genel Kurulu'nda yerli otomobil isteğinde bulunduğunu dile getiren Hisarcıklıoğlu, “Cumhurbaşkanı Türkiye'nin otomobilini yapmak için babayiğit arıyorum demişti. Bir anda sürprizle karşı karşıya kaldık. Cumhurbaşkanının yaptığı bu ilk çağrı üzerine dedik ki, demek ki yeni dönem bu, Türkiye'nin kendi markasıyla otomobil üretme zamanı” dedi.



dolayı tabii başta meclis başkanlığımızı, yönetim kurulu başkanımız ve yönetim kurulu üyelerini, meclis üyelerimizi, genel sekreter ve tüm çalışan kardeşlerimi kutluyorum. Ben sizlerle gurur

kardeşimi verdiğiniz için de buradan bütün siz değerli kardeşlerime teşekkür ediyorum. Uzun yıllar TOBB yönetiminde yer alan Halim Mete abimle çalıştık. Allah şifasını versin bugün hastaneye

TOBB bünyesinde gerçekleştirilen faaliyetlerden bahseden Hisarcıklıoğlu, şu bilgileri paylaştı: “Kredi Garanti Fonu ile üyelerimize kefil olduk, Ziraat Bankası ve Halkbank ile tedarik zincirlerinde finansman kaynaklı yaşanan aksaklıkları ve tahsilat problemlerini gidermek üzere proje başlattık, Ticaret Sicil Hizmetleri veriyoruz, Kara gümrük kapıları modernizasyonunu üstlendik, dünyanın en iyi teknolojik altyapısını yaptık, Kültür ve Turizm Bakanlığı, TOBB, GTİ işbirliğiyle yap-işlet-devret modeliyle Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nı tamamladık, Ticaret Bakanlığı'nın desteğiyle ve oda-borsaların katkılarıyla Şikago'da Türkiye Ticaret Merkezi'ni açtık ve MEB-TOBB-TOBB ETÜ Mesleki Eğitim İşbirliği Protokolü'nü imzaladık.” Konuşmasının sonunda Rifat Hisarcıklıoğlu'na Tamer Kiran ve Salih Zeki Çakır tarafından İMEAK Deniz Ticaret Odası adına maket bir gemi



Serdar Akdemir

hediyeye edildi.

TOBB İSTANBUL GENÇ GİRİŞİMCİLER KURULU'NUN FAALİYETLERİ ANLATILDI

Hediye takdimi ardında İMEAK DTO Meclis Üyesi Serdar Akdemir, 'TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu Tanıtım ve Faaliyetler' başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. İstanbul Genç Girişimciler Kurulu'nun; İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Odası, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve İstanbul Ticaret Borsası olmak üzere İstanbul'un dört tane odasından oluştuğunu ve İMEAK DTO'yu da Meclis Üyesi Selahattin Cem Burçkin, Nuri Mert Can ve kendisinin temsil ettiğini söyleyen Serdar Akdemir faaliyetlerden bahsetti.

En kıymetli faaliyetlerinden birinin "Girişimciler Liselerde" olduğunu ve girişimciliği topluma yaymak adına temelde ve genç yaşta başlanması gerektiğine vurgu yapan Akdemir şöyle devam etti: "Girişimcilik dersini veren meslek liselerinde derse giren öğretmenler; fizik kimya veya biyoloji gibi branş öğretmenleri. Haliyle belki hayatında hiçbir şirket kurmamış ya da ticari konularla iştiğal olmamış öğretmenlerimizin tam olarak bu dersi vermesi çok uygun olmuyor, zorlanıyorlar. Öğretmenler, öğrencilere yetemedikleri için mağdur oluyorlar. Öğrencilerde sorularına tam anlamıyla yanıt bulamadıkları için mağdur oluyor.

Biz bununla alakalı İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ile bir protokol gerçekleştirdik. Pilot olarak seçilen beş lisede girişimciler olarak derslere girdik. Derslere girmeden önce de bir anket düzenledik, sonrasında da anketler düzenledik. Gerçekten girişime ve ticarete vakıf olan, hayatının bir yerinde girişimcilik yapmış insanlardan ders aldıktan sonra öğrenciler üzerindeki değişimi bilimsel veriler ışığında gözlemledik ve istatistik raporlar oluşturduk. Bunu bir kaç yıl daha yapıp Milli Eğitim Bakanlığı ile paylaşmayı planlıyoruz." Akdemir, diğer bir faaliyetlerinin "Girişimci Stajyer Akademisi" olduğunu ve sanayicilerin nitelikli eleman; öğrencilerin ise iş bulamamaktan şikayet ettiğini ifade ederek, stajın önemine dikkat çekti. İstanbul Genç Girişimciler Kurulu olarak sanayici işveren ile istihdam sağlanabilecek öğrenciler arasında bir köprü kurma vaziyeti gördüklerini vurgulayan Akdemir, "Hakemli Girişimcilik Dergisi çok önemli. Girişimciliğin topluma yayılması, sadece yatırım ve girişimci ilişkisiyle olmuyor. Bu alanda bilimsel çalışmalar, makaleler yazılması gerekiyor. Yine bildiğiniz gibi yüksek lisans ve doktora öğrencilerinin akademik olarak yükselebilmeleri için belli dergilerde makalelerinin yayınlanması gerekiyor. Bunun için akademik camianın da girişimle alakalı çalışmalar yapabilmesi için ilk defa İstanbul Ticaret Odası ile birlikte bir protokol imzaladık ve ilk Hakemli Girişimcilik Dergisi'ni kurduk. Faaliyetine devam ediyor, bu alanda bilimsel araştırmalara konu oluyor" diye konuştu.

Dijital dönüşüm hareketi ile Aliexpress, Trendyol, Amazon, Hepsiburada gibi e-ticaret sitelerindeki kurumlara anlaşmalı olarak, üniversite öğrencilerine bu kurumlardan 3-4 haftalık eğitimler sonucu geleneksel şirketlerde istihdam etmeyi planladıklarını dile getiren Akdemir, istihdam edilen öğrencinin firmayı dijitalleşirmesi yanında ürünlerini de Avrupa'ya açmış olacağını söyledi. Yayıncı inisiyatifi faaliyetleri kapsamında kaliteli içerik üreten sosyal medya fenomenleriyle anlaşıp, sosyal sorumluluk



Yılmaz Onur

ve girişim projelerinde kendilerine yer vereceklerini söyleyen Akdemir, follow programıyla da girişimcilik ekosistemine hakim olan ve gelecek vadeden üniversite öğrencilerini konuk edip; bu işin uzmanı kişilerle birleştirip mevcut yeteneklerini geliştirmeyi amaçladıklarını kaydetti. Girişimcilik alanında kullanılan kelimelerle ilgili de bir çalışma yaptıklarını söyleyen Akdemir, ekosistem çalışmalarını da haziran ayında yaptıklarını; 100'ü aşkın katılımcıyı konuk ettiklerini dile getirdi. Serdar Akdemir'in faaliyet sunumunun ardından Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun doğum günü kutlandı.

TEMİNAT RAKAMININ DÜŞÜRÜLMESİNİ İSTİYORUZ

Toplantıda söz alan meclis üyesi Yılmaz Onur, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Dahilde İşleme Rejimi (DİR) ile ilgili gümrüklere verilmek üzere bir teminat istediğini ve bu teminatın da her yıl artarak devam ettiğini söyleyerek şöyle devam etti: "Bizler bütün bölgelerde çalışan şirketleriz. Geçen dönem her bölge için 40 bin lira teminat istiyorlardı; şimdi bunu 60 bine çıkarmışlar. Ben yönetim kurulundan rica ediyorum, bu rakamı hiç değilse belirli seviyede tutmaları gerekir. Çünkü biz bu işi yaparken, hepimiz Deniz Ticaret Odası üyesiyiz. Biz aidatımızı ödüyoruz ve buna karşılık bize bu kadar ağır yük getiriyorlar. Bu miktarın düşürülmesini rica ediyorum."

BOYA UYGULAMALARINIZDA MERKÜR ETKİSİ

Akışkan yönetimi ve uygulama teknolojileri konusunda Dünya lideri Graco; Merkür pompa ve sprey paketlerini gururla sunar.

Merkür pompa ve sprey paketleri, üretkenliği arttırmak, maliyetleri azaltmak, emisyonları düşürmek ve tüm zorlu uygulamalarınız için tutarlı, yüksek kaliteli son katlar sağlamak üzere tasarlanmıştır.

Son kat boya uygulamalarınızda malzeme ve zamandan tasarruf sağlayın!



- Uygulama başına püskürtülen malzemenin takibini sağlayan, döngü ve hacimleri izleyen inovatif DataTrak sistemi
- Uzun kullanım sağlayan Ultralife seramik kaplama
- Piyasadaki en ileri teknolojiye sahip hava motoru
- Tüm son kat uygulamalarınız için hassas basınç ve çıkış gücü
- Susturucu sayesinde daha az çalışma gürültüsü
- Hava valfi sayesinde kolay ve çabuk geçiş
- Daha yüksek verim için düşük hava tüketimi
- Havalı püskürtme, hava destekli ve havasız gibi çeşitli model ve konfigürasyonlar
- Kolay yıkanabilen tasarım sayesinde daha az solvent kullanımı ve hızlı renk değişim kolaylığı
- Tasarruf sağlayan daha az parça sayısı, gelişmiş hizmet imkanı ve daha düşük maliyet

**Graco ürünleri, Türkiye lisanslı distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle sizlerle!**

ÖZGEN
Shipsupply



f @ in /ozgenshipsupply



✉ info@ozgenshipsupply.com

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

“TÜRKİYE EKONOMİ MODELİ” KONUŞULDU

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu öncülüğünde 5 Ocak 2022 Çarşamba günü, Hazine ve Maliye Bakanı Dr. Nureddin Nebati'yi ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın TOBB Başkan Yardımcısı olarak katıldığı toplantıda, “Türkiye Ekonomi Modeli”nin işleyişi ve yansımaları ele alındı.

RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ'NDEN DTO'YA ZİYARET

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hüseyin Karaman, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı, 6 Ocak 2022 Perşembe günü ziyaret etti. Prof. Dr. Hüseyin Karaman, Oda Şube Başkanlarının katılımıyla yapılan Yönetim Kurulu toplantısının bir bölümüne de katıldı. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi hakkında bilgi veren Prof. Dr. Hüseyin Karaman, üniversiteye katkılarından dolayı Oda yönetimine teşekkür etti.

TOBB YÖNETİMİNDEN ÜSKÜDAR ÇIKARMA

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu Üsküdar Belediye Başkanı Hilmi Türkmen'i ziyaret etti. Karşılıklı görüş alışverişinde bulunulan ziyarete, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Öztürk Oran ile İstanbul Ticaret Odası Başkanı Şekip Avdagiç ve İstanbul Ticaret Odası Meclis Üyesi Mehmet Develioğlu da katıldı.

DTO YÖNETİMİ İNGİLTERE İSTANBUL BAŞKONSOLOSU'NU AĞIRLADI

İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosu Kenan Poleo, beraberinde Catoni Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Jonathan Beard ve Şirket CEO'su Serdar Ayırtman ile birlikte İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.

Konuklar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından ağırlandı. Ziyarete, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt ile Şadan Kaptanoğlu da katıldı. Tamer Kiran, ziyaretin anısına Başkonsolos Poleo'ya plaket takdim etti.

HAVELSAN MÜDÜRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

HAVELSAN'ın Genel Müdürü Dr. Mehmet Akif Nacar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı, 14 Ocak 2022 Cuma günü ziyaret etti. Tamer Kiran'ın Altunizade'deki Çalışma Ofisi'nde gerçekleşen ziyarete, Genel Müdür Yardımcısı Savaş Yanık, Genel Müdür Danışmanı Sezer Pal ve İş Geliştirme Müdürü Kadir Temiz katıldı. Ziyarete, denizcilik eğitimlerinde kullanılan simülatör yazılımlarının yerli ve milli olarak yapılabilmesi konusunda karşılıklı görüş alışverişinde bulunuldu.

DTO YÖNETİMİ'NDEN HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı olarak sürdürdüğü görevinde Tuğamiral rütbesine terfi eden Tayfun Paşaoğlu'na hayırlı olsun

ziyaretinde bulundu. Ziyarete, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Faruk Miras ve Yönetim Kurulu Üyeleri Adnan Naiboğlu, Sina Şen, Taylan Kalkavan, Murat Kul ile Genel Sekreter İsmet Salihioğlu ve Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı.

TAMER KIRAN, DTO KOCAELİ MECLİS TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 26 Ocak 2022 Çarşamba günü, Kocaeli Şubesi'nin Ocak Ayı Meclis Toplantısına video konferans yoluyla katıldı. Üyelere hitap eden Tamer Kiran, sektörle ilgili gelen sorulara yanıt verdi.

Toplantıda, Şanghay Jiaotong Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Onur Sabri Durak “Kıbrıs ve Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler” konulu sunum gerçekleştirdi. Kıbrıs Türk Mavi Vatan Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Cihangir Özyer de değerlendirmelerde bulundu.

DENİZ TİCARETİNDE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ TEDBİRLERİ KONUŞULDU

Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi ile ilgili 27 Ocak 2022 Perşembe günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın meclis salonunda toplantı yapıldı. Odanın Yönetim Kurulu Teknik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel proje ile ilgili sunum yaparak sonuç raporunu anlattı.

BEŐIKTAŐ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

Son teknoloji tesislerimiz, başarılı ekiplerimiz ve yüksek kalite tutkumuz sayesinde müşterilerimizden aldığımız takdir ve teşekkürler her zaman onur kaynağımız olmuştur.

Beşiktaş Tersanesi olarak Avrupa'nın en aktif gemi tamir tersanesi olmaktan ve dünyanın en saygın armatörleri ve gemi yöneticileriyle çalışmaktan gurur duyuyoruz.

www.besiktasshipyard.com

 **BesiktasShipyard**

[f/besiktasshipyard](https://www.facebook.com/besiktasshipyard) [i/besiktasshipyard](https://www.instagram.com/besiktasshipyard) [in/besiktas-shipyard](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shipyard)



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
- Açıcılık Programı

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



TAMER KIRAN TYBA ÜYELERİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği (TYBA) üyelerini, 18 Ocak 2022 Salı günü, İMEAK DTO Merkezi'nde kabul etti.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Genel Sekreter İsmet Salihoğlu, Genel Sekreter yardımcısı Ender Kahya ve Deniz Turizmi ve Deniz Kaynakları Birimi Müdürü İpek Bayraktar Sapmaz'ın yer aldığı toplantıya TYBA Başkanı Güneş Aysun, Başkan Yardımcısı Serhan H. Cengiz ve dernek yönetim kurulundan Noyan Mutlugil, İtir İpekeli Tsiropoulos, Eyüp S. Bayraktaroğlu ve İdris Uçar katıldı.

Yat sektörünün lider firmalarından 83 üye ve 400 ticari tekninin bağlı olduğu TYBA yönetim kurulu, turistik konaklamalı yat charter teknelerinin (mavi

yolculuk tekneleri olarak da anılıyorlar) KDV oranının otellere uygulanan KDV oranı ile eşdeğer olmasının sektörel bir eşitlik sağlayacağını vurguladılar. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran bu konu ile ilgili olarak, Ankara'da KDV oranlarında sadeleştirme çalışmaları yürütüldüğü bilgisini paylaştı. Ayrıca Türkiye'de yat imalatının teşvik edilmesinin önemi ve bunun için ahsaptan KDV alınmaması gibi ivedi kolaylıkların gündeme getirilmesi konusunda karşılıklı görüş birliğine varıldı.

KORSAN YAT TURLARI İLE ORTAK MÜCADELE KARARI

Toplantıda; özel teknelerin sahipleri veya kaptanları tarafından kiralananın Türk yat turizmine verdiği zarar ve yarattığı kayıplar masaya yatırıldı. Hiçbir kontrole tabii olmayan, ticari tekne standart ve güvenliğine uygun olmayan, ticari yolcu taşıma sigortasına sahip olmayan, vergi vermeyen, kısaca yasal olmayan şekilde kiralanan bu tur teknelerinin nasıl engellenebileceği konusunda görüşler

bildirildi. Öne çıkan fikirler şu şekilde sıralandı: Kaçak turlardan kaptanların sorumlu tutulması, yabancı bayraklı özel teknelerin transit log değişimlerinin sıklığının liman başkanlıklarınca takip edilmesi, Sahil Güvenlik, DTO, Maliye Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli şekilde çalışılması...

Türk yat turizminin gelişimi için Türk kıyı şeridini ve yat charter filosunu tanıtmak amaçlı uluslararası fuarlara katılımın önemini altını çizen TYBA, İMEAK DTO'dan charter firmalarına da fuarlara katılım imkanı sağlaması talebinde bulundu. Toplantıda ayrıca nisan ayında Barselona'da gerçekleşecek MYBA Charter Show'da TYBA'nin stant alabilmesi için DTO'dan destek isteğinde bulunuldu. Sadece profesyonellere açık olan ve dünyanın önde gelen acente ve tur operatörlerinin katıldığı bu fuarın Türk turizmine büyük katkı sağlayacağı bildirildi.

DTO İNGİLTERE'NİN İSTANBUL BAŞKONSOLOSU'NU AĞIRLADI

İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosu Kenan Poleo, 10 Ocak 2022 Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.



Ziyarete beraberinde Catoni Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Jonathan Beard ve Şirket CEO'su Serdar Ayırtman ile gelen İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosu Kenan Poleo İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından ağırlandı. İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosu Kenan Poleo'nun DTO'nun ziyaretinde, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki

Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzzit de hazır bulundu.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, ziyaretin anısına İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosu Kenan Poleo'ya plaket takdim etti.

2'NCİ DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE FİKİR VE PROJE YARIŞMASI DÜZENLENİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde, “2.Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması” düzenleniyor. Başvurular, 03 Ocak 2022 - 31 Mart 2022 tarihleri arasında Deniz Ticaret Odası web sitesinde yarışma için hazırlanan portal üzerinden kabul edilecek.



İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde, denizcilik sektöründe dijitalleşme ve otomasyon, deniz ekosisteminin sürdürülebilirliği ve iklim değişikliği, gemi kaynaklı emisyonların azaltılmasına ilişkin yeni düzenlemeler, gemi ve yat sanayinin gelişimi, deniz biyoçeşitliliğinin korunması, çevre dostu yeşil tersaneler vizyonuna katkı sağlamak amacıyla “2’nci Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması” düzenleniyor.

Yarışma, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, deniz çevresi, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsıyor.

Başvurular, 03 Ocak-31 Mart 2022 tarihleri arasında Deniz Ticaret Odası web sitesinde yarışma için hazırlanan portal üzerinden kabul edilecek.

Değerlendirmeler neticesinde ilk üç dereceye giren başvuru sahiplerinden birinciye 60.000 TL, ikinciye 40.000 TL ve üçüncüye 25.000 TL teşvik ödülü verilecek.

Dünyanın yaklaşık olarak %71’i denizlerden oluşurken, dünya ticaretinin yüzde 90’ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Bu açıdan bakıldığında ülkemizin üzerinde bulunmuş olduğu coğrafi konum, küresel anlamda denizcilik faaliyetleri başta olmak üzere, stratejik, ekonomik ve kültürel açıdan diğer ülkelerle karşılaştırılamayacak büyük avantajlara sahip.

Bu anlamda denizcilik sektörü, özellikle son yıllarda yürütülen etkin deniz taşımacılığı politikaları, gelişen ve büyümeye devam eden tersane kapasitesi ve denizcilik eğitimi veren toplamda 88 kurumun yetiştirmiş olduğu gemici personeli ile ülkemizin en önemli istihdam kaynakları arasında yerini alırken, uluslararası alanda kapasite olarak büyümeye devam ediyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, ülkemizin kalkınma hedeflerine ve buna bağlı olarak 11’inci Kalkınma Planı’na paralel bir çizgide vizyonuna uygun ilerleme gayreti içinde olan denizcilik sektörünün, paydaşları arasında yer alan tüm kişi ve kurumlarıyla Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması için her zaman daha iyiyeye ve yeniliğe olan inançla “Denizci Millet, Denizci Ülke” adıyla bir fikir ve proje yarışması başlattı.

YENİLİKÇİ, MİLLİ, ÖZGÜN VE YARATICI FİKİRLERİN ORTAYA ÇIKARILMASI HEDEFLENİYOR

Bu yarışma ile Deniz Ticaret Odası’nın “Denizci Millet ve Denizci Ülke” vizyonu çerçevesinde, Türk denizcilik sektörünün yenilikçi milli fikirler, projeler, sistemler ve teknoloji ile bir araya getirilmesi ve denizciliğimizin daha ileri noktalara çıkarılarak dünya ticaretinde daha yüksek seviyelere taşınması amaçlanıyor.

Aynı zamanda, denizciliğimizin uluslararası ölçekte kullandığı milli sistem ve teknolojileri, uygulamaları, imkan ve kabiliyetleri ile saygın bir noktaya gelmesi, denizcilik alanındaki özgün ve yaratıcı fikirlerin yatırımcıyla buluşturulması ve sektörümüzde kullanılabilir hale getirilmesi için yeni projeler ortaya çıkarılması hedefleniyor.

“2’nci Denizci Millet, Denizci Ülke” Fikir ve Proje Yarışması, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, deniz çevresi, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikirleri ve projeleri kapsıyor. Yarışmanın iki aşamalı jüri heyeti, üniversitelerimizin denizcilik eğitimi veren fakültelerinin akademisyenleri ile denizcilik alanında faaliyet gösteren firma, kurum ve kuruluşların üst düzey yöneticilerinden oluşuyor.

Yarışma başvurusu “www.imeakdtofikiryarismasi.com” web sayfası üzerinden yapılabilecek, aynı adresten yarışma hakkında detaylı bilgi de almak mümkün.

SUSTAINABLE SHIPPING



Powered by ABS My Digital Fleet™

SCHEDULE A DEMO AT WWW.EAGLE.ORG/MYDIGITALFLEET



Connect your data.
Reduce your risks.
Drive sustainable results.

DTO ALIAĞA ŞUBESİ'NDE YILIN İLK MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Ocak Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla video konferans yöntemiyle yapıldı.



Toplantıda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, maske, mesafe ve temizlik kurallarına riayet edildiği sürece 2022 yılında pandeminin sonlanacağını umut ettiğini söyledi. Aliğa limanlarında tahmini konteyner ve yük istatistiklerini değerlendiren Şimşek, 2021 yılsonu rakamlarına bakıldığında; Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner yük miktarının bir önceki yıla göre yüzde 11 artışla 1 milyon 400 bin TEU olarak gerçekleştiğini kaydederek, 2021 yılı içerisinde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarının 70 milyon net ton bulacağını ifade etti.

Şimşek şöyle devam etti: "2021 yılı Aliğa tahmini yüzde %5 artış ile Türkiye sıralamasında yine ikinci liman olarak kayıtlara geçecektir. Aliğa Limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda geçen yıla oranla yüzde 8 artış göstererek 5 Bin 900- 6 bin adet



aralığında kapanacağını düşünüyoruz. Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise yüzde 11 pay ile Aliğa, Türkiye sıralamasında 5. sırada yer alacaktır. 2021 yılı net sonuçları henüz açıklanmamış olsa da bu sonuçlar doğrultusunda sektörümüzdeki yükselişin yeni yılda da devam edeceğini gösteriyor."

2021 YILINDA ALIAĞA'DA 112 GEMİ SÖKÜMÜ GERÇEKLEŞTİRİLDİ

2021 yılı itibari ile Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinde 112 adet geminin sökümü alındığını ve 816 bin LTD'nin geri dönüşüme kazandırıldığını ifade eden Şimşek, "Ticaret Bakanlığımız ilk 11 ay verileri ve yılsonu tahminlerimize göre Aliğa Gümrüğü ihracatta yaklaşık

18 milyar USD ile Türkiye'nin en yoğun işlem hacmine ulaşan 2'nci Gümrük Müdürlüğü konumunda olarak yılı kapatacağıdır. Bu da, Ege Bölgesi'nde yapılan işlemin yaklaşık % 50'sine denk gelmektedir. Ticaret Bakanlığımız ilk 11 ay verileri ve yılsonu tahminlerimize göre Aliğa Gümrüğümüz ithalatta yaklaşık 13 milyar USD ile Türkiye'nin en yoğun işlem hacmine ulaşan 7'nci Gümrük Müdürlüğü olacaktır" dedi. Geçen sene pandemi sebebiyle sosyal sorumluluk projelerinin birçoğunu ve her yıl düzenledikleri yarışmaları yapamadıklarını söyleyen Şimşek, 2022 yılı içerisinde bunları gerçekleştirme kararı aldıklarını dile getirdi.

(DTO Aliğa Şubesi)



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİ

Denizcilik endüstrisi için çevre, sağlık ve güvenlik test çözümlerinde lider olan SGS Global Denizcilik Hizmetleri, müşterilerin giderek daha düzenli hale gelen denizlerde gezinmelerine yardımcı olmak için dünya filosuyla bir dizi saha hizmetleri, laboratuvar analizi ve teknik destek hizmeti sunmaktadır.

SU TESTİ

VGP ve IMO yönetmeliklerine uygun balast suyu, gri su, atık su, sintine suyu ve içme suyu numune alma ve analiz hizmetlerimiz ile çevre yönetiminize yardımcı olacak ve sektörünüz için ilgili tüm düzenlemelere uygunluğu sağlanacaktır.

+300 LİMAN

**DÜNYA GENELİNDE
300'DEN FAZLA LİMANDA
FAALİYET GÖSTERİYORUZ.**

HAVA TESTİ

Sahanızda hangi kirletici ve mikro kirleticilerin bulunduğunu belirlemek için yüksek teknoloji hava analizleri ve toz analitik hizmetleri kullanıyoruz.

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.

ORHAN DİNÇ, CAMEL BEACH İLE İLGİLİ AÇIKLAMA YAPTI

Muğla'nın Bodrum İlçesi'nde 50 yıl önce yapılan ve günübirlik tur yapan teknelerin kullandığı Camel Beach iskelesiyle ilgili alınan yıkım kararına denizciler tepki gösterdi. Konu ile ilgili açıklama yapan İMEAK DTO Şube Başkanı Orhan Dinç, yıkımın durdurulmasını talep etti.



Bodrum'da günübirlik tur teknelerinin önemli uğrak noktalarından Yahşi Camel Beach sahilindeki 50 yıllık iskele, 90'lı yıllardan beri tur tekneleri tarafından kullanılıyor. Yaz aylarında günde 120 teknenin yaşadığı iskele, kaçak ve ruhsatsız olduğu için yıkılacak.

Bodrum'daki tekne turu kooperatiflerinin temsilcileri, iskelenin yasal hale getirilerek yıkılmamasını istedi. "Özel İskeleler Yıksın, Kamuya Ait İskeleler Kalsın" yazılı döviz açan denizciler adına açıklama yapan Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, Camel Beach'in Bodrum turizminin başladığı yerlerden biri olduğunu ifade ederek şöyle dedi: "Bodrum'un hikayelerinin olduğu bir yer. Geleneğimiz, göreneğimiz, örf adetin olduğu, turizmin geliştiği bir yer. Bodrum markası ile birlikte aynı kalitede, aynı eşdeğere gelen Camel Beach markamızın olduğu bir yerdeyiz.

Burası vatandaşların 50 yıldır kullandığı ve ticari teknelerimizin kullandığı, yaşadığı kamu yararına herhangi bir



ücret alınmadığı bir rantın olmadığı iskele. Burası aynı zamanda Bodrum'un tanıtımlarında önemli bir rol oynayan bir yer. Burası ticari teknelerimizin, yaklaşık 7 adet kooperatifimizin faydalandığı, günlük 120 adet teknenin yaşadığı bir iskele. Burada çok uzun zamandır esnafılık yapan, işletmecilik yapan arkadaşlarımız geçimini sağlamakta. Zaten günübirlik teknelerimizde her geçen yıl misafirlerimizi götürdüğümüz koy sayısı, misafirlerimizin denizde vakit geçirmeleri için uğrak noktalarımız azalmakta. Eğer Camel Beach'i de kaybedersek ekonomik anlamda acentelerimiz için artık Camel Beach turu satamayacaklar. Günübirlik faaliyet gösteren ticari teknelerimiz artık iş yapamaz hale gelecekler.

Dolayısıyla Bodrum'un bir markasını, iskele ile özdeşleşmiş olan bu sahil kaybetmek istemiyoruz. Buradan devletimize, ilgili bakanlığımıza, belediye başkanımıza ve tüm STK başkanlarımıza bu konuyla ilgili desteklerini bekliyoruz. Bu iskelenin yıkılmaması gerektiğini savunuyoruz, inanıyoruz. Burası bir rant iskelesi değil, bir sitenin, otelin, bir restoranın değil. Kişiye ait bir iskele değil. Ücretsiz kamu yararına olan bir iskele..."

DİNÇ: LÜTFEN YIKIMI DURDURALIM

Bodrum Yarımadası'nda yüzlerce kaçak iskele olduğunu dile getiren Dinç, "Yüzlerce kaçak iskele içinden neden Camel Beach İskelesi'nden yıkmaya başlıyoruz. Neden bu iskele tercih ediliyor. Bu iskelenin yasal olmadığını biliyoruz. Ama dediğim gibi kamu yararına 50 yıllık bir iskele. O kadar kaçak iskele varken Türkbükü'nden başlanabilir, Yalıkavak olabilir, Gümbet olabilir, Gümüşlük olabilir. Bu kadar kaçak ruhsatsız özel iskele varken neden Bodrum'a mal olmuş, denizciliğimize mal olmuş, kıyı işletmelerine mal olmuş Bodrum'la özdeşleşmiş olan bir iskeleyi yıkıyoruz? Ben yetkililere buradan sesleniyorum, lütfen bu yıkımı durduralım ya da bu iskeleyi kamu yararına muafiyeti ile nasıl yasal hale getiririz onun çalışmasını yapalım. Bununla ilgili bizler her türlü çalışmaya hazırız. Devletimizden, belediyemizden bu konuyla ilgili desteklerini istiyoruz ve gerek sahildeki işletmelerimizi, gerekse tekne sahiplerimizi, deniz ticareti ile uğraşan esnafımızı, üyelerimizi mağdur etmemelerini istiyoruz" şeklinde konuştu.

(DTO Bodrum 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



KRUVAZİYER DEVLERİ İZMİR SEFERLERİNE BAŞLIYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Yusuf Öztürk; MSC, Costa, Norwegian gibi kruvaziyer şirketlerinin Türkiye seferlerini başlatacaklarını belirterek, “İzmir Limanı’na 30 gemi rezervasyon yaptırdı” dedi.



İzmir Limanı, kruvaziyer gemileri ağırlamak için gün sayıyor. 2017 Mayıs’ından bu yana tek geminin dahi uğramadığı İzmir Limanı, mart ayında gelecek Costa’nın ardından MCS ve Norwegian firmalarının getireceği turistleri konuk edecek. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Yusuf Öztürk, şimdilik 30 geminin İzmir Limanı’na rezervasyon yaptırdığını, bu rakamın her geçen hafta arttığını açıkladı. Pandemi nedeniyle ani duruşa geçen dünya kruvaziyer turizminde umut verici gelişmeler yaşandığına dikkat çeken Öztürk, “Geçen yıl Akdeniz’de 125 gemi limanlarda beklerken, sadece üç firmaya ait beş gemi seyahat ediyordu.

Bugün pandemi devam ettiği halde 32 kruvaziyer markasına ait 69 gemi

Akdeniz’de yolculuk yapıyor. Kruvaziyer turizmi, pandeminin gerektirdiği sağlık ve güvenli yolculuğa hızlı şekilde uyum sağlamayı başardı” dedi.

Önümüzdeki dönemde Çeşme Limanı’na da çok sayıda geminin yanaşmasının öngörüldüğünü vurgulayan Öztürk, şunları söyledi: “2022 sezonunda Ege Port Kuşadası’na 650, Galataport İstanbul’a 250 geminin yanaşması bekleniyor. İzmir Alsancak Limanı’na ise 30 civarında gemi rezervasyon yaptırmış durumda. Mart’tan itibaren kruvaziyer gemilerin İzmir’e gelmesi planlanıyor.

Çeşme Limanı’na da çok sayıda geminin yanaşması bekleniyor. Sezonun açılmasıyla beraber yeni seferlerin



gündeme gelmesi sürpriz olmayacaktır”. İzmir Limanı’nın 2012’de 552 bin yolcuyu ağırladığını kaydeden Öztürk, geçmiş yılların gemi ve yolcu sayılarına kısa sürede ulaşmanın mümkün olmadığını söyledi. Öztürk, her geçen yıl İzmir Limanı’nın, yeniden güçlü bir destinasyon haline dönüşeceğini vurguladı.

MSC, Costa, Norwegian gibi kruvaziyer markalarının Türkiye seferlerini başlatacaklarını duyurduğunu ifade eden Öztürk, “Akdeniz’in en yeni kruvaziyer terminali olan Galataport’un geçtiğimiz ekim ayından itibaren yolcu gemilerini kabul etmesi, Doğu Akdeniz’de yeni bir çekim alanı yaratacak, İzmir de bu rotada cazip bir uğrak noktası olacak. Elde edilecek gelirin artması için sezon öncesi İzmir Limanı yolcu terminalinin modernize edilmesi, Kemeraltı yürüyüş rotasının gözden geçirilmesi gerekiyor” ifadelerini kullandı.

(DTO İzmir Şubesi)

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

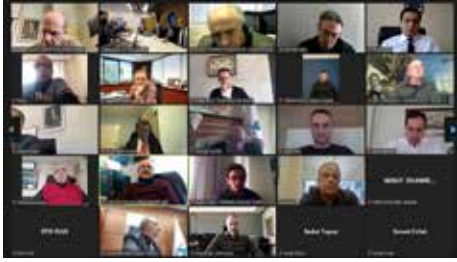
*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

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.



DTO KOCAELİ ŞUBESİ'NDE KKTC ZİYARETİ DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin meclis toplantısına katılan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, OSB'lerdeki elektrik sorununun geçici olduğunu ifade etti. İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel ise, KKTC Cumhurbaşkanı Ersin Tatar'a yaptığı ziyaretin detaylarını anlattı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin, 2022 yılının ilk meclis toplantısı hem fiziki, hem de online ortamda gerçekleştirildi. Meclis Başkanı Dr.Kürşat Bal başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Kıbrıs Türk Mavi Vatan Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Cihangir Özyer, Kıbrıs Türk İş İnsanları Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Kaan Aytacıoğlu, Şangay Jiaotong Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Onur Sabri Durak, Denizcilik Meslek Lisesi yöneticileri ile Meclis Üyeleri katılım sağladı. İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Ersin Tatar'ı ziyaretlerini ve KKTC'nde yapılan diğer önemli görüşmeleri katılımcılara aktardı.

SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ KONUSULDU

Toplantıda denizcilik sektörüne dair değerlendirmelerde bulunan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2022'ye ekonomik konjektüre bağlı olarak iyi bir başlangıç yapılamadığını ifade ederken, uluslararası ticarete Çin ve benzeri ülkelerde mart ayına kadar hareketlilik beklenmediğini ifade etti. Kıran ayrıca, OSB'lerde elektrik kesintilerinin üretime kısmı olarak etki etse de bu durumun geçici olduğunu belirtti. Tamer Kıran, denizcilik sektör temsilcilerinin eğitim, istihdam, staj, gemi sicil, liman işletmeciliği ve balıkçılık konularındaki sorunları dinledi, çözüm önerilerini detaylı

olarak aktardı. Kıbrıs Türk Mavi Vatan Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Cihangir Özyer ise konuşmasında, KKTC denizciliği konusunda Türkiye'den oldukça destek gördüklerini, Anavatanın bir parçası olduklarını ve Mavi Vatan tanımlamasını da bu kapsamda yaptıklarını belirterek, dünyada ilk Mavi Vatan Derneği'nin ise Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde kurulduğunu ifade etti. Özyer, "Bugün KKTC Türkiye'nin 1980'li yıllarını yaşıyor. Denizcilik alanında gelişmeye açık ve çok bakir bir ülke, birçok fırsatlar bulunabilir" dedi. KKTC'de yatırımların artırılması için yatırımcılara fırsat verilmesi gerektiğini ifade eden Özyer, bu imkanın tanınmaması durumunda ise Kuzey Kıbrıs'ın Kıbrıs olacağına dikkat çekti. Özyer, "Ciddi bir şekilde yatırımlar gelmeli. Ekonomik olarak yaşanan ambargo uygulaması Türkiye sayesinde atlatılmıştır. Kıbrıs vatanperver ve eğitilmiş bir toplumdur oluşuyor. Denizcilik alanında Türkiye'den daha fazla destek gelmeli" dedi.

Şangay Jiaotong Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Onur Sabri Durak ise, T.C. ile KKTC arasında denizcilik alanında siyasi, ekonomik ve eğitim alanında işbirliğinin geliştirilmesine yönelik yaptığı sunumda, "İki ülke arasında stratejik işbirliği belirlenerek strateji belgesi düzenlenmeli, denizcilik alanında ortak koordinasyon komisyonu kurulmalı ve etkin işletilmeli, siyasi, ticari, hukuki, kültürel ve eğitim alanlarında yeni adımlar atılmalıdır" dedi.

KKTC ZİYARETİMİZ VERİMLİ GEÇTİ

KKTC'ye yaptığı ziyaret nedeniyle ağırlıklı olarak KKTC başlıklı bir konuşma yapan DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, "Bu ziyarette Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sayın Ersin Tatar'a desteklerimizi sunduk, daha sonra Kıbrıs Türk Ticaret Odası'nı ve KKTC Milli Eğitim Bakanını ziyaret ettik. Bu verimli ziyaretlerin ardından Sayın Tatar'ı önümüzdeki aylarda yapacağımız Şubemiz meclis toplantımıza davet ettik, kendileri katılım sağlayacağını ifade etti" dedi. Doğusel, "Kuzey Kıbrıs'ı Ana Vatanla bir bütün olarak görüyoruz. Önümüzdeki süreçte Kuzey Kıbrıs davasına yönelik tüm dünyada olumlu sonuçlar alacağımıza inanıyoruz" şeklinde konuştu. Doğusel, şu ifadeleri kullandı: "Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Türk Milleti için büyük öneme sahiptir. Kuzey Kıbrıs jeopolitik değeri ile birlikte bizlerin denize çıkış kapısı, deniz hareketleri ile birlikte düşünüldüğünde ise ekonomik açıdan vatanımız için hayati öneme sahiptir. Özellikle son yıllarda baskı altında olan Kuzey Kıbrıs, hükümetimizin aktif dış politikası sayesinde tehditleri bertaraf ederek Mavi Vatan doktrininin sahada uygulanmasına imkan tanımaktadır. Bizler Kuzey Kıbrıs'ta Türk varlığının gücüne, birliğine ve bütünlüğüne inanmakta, Kuzey Kıbrıs'ın resmi kimliğinin tanınacağı günlerin ise yakın olduğunu düşünmekteyiz".

(DTO Kocaeli Şubesi)

TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ULUSAL KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Tarafsız, Uzman

60
yıl



TÜRK LOYDU

#60YıldırGüvenle

DENİZ ÜSTÜ RÜZGAR ENERJİSİ VE İZMİR

Türkiye'nin ilk bölgesel ölçekli deniz üstü rüzgar enerjisi yol haritası olma özelliği taşıyan "Rüzgar Enerjisi Sektörü ve İzmir Deniz üstü Rüzgar Enerjisi Yol Haritası Raporu"na göre, gelişen teknolojinin sonucu olarak deniz üstü rüzgar enerjisi santrali yatırımları önem kazanmaya başladı. Dünya genelinde son 20 yılda 707 gigavatlık karasal rüzgar enerjisi santrali kurulu gücüne ilave olarak, 35 gigavatlık deniz üstü rüzgar enerjisi santrali (RES) kurulu gücüne ulaşıldı. Türkiye'deki kurulu gücün yaklaşık yüzde 20'sine ev sahipliği yapan İzmir, deniz üstü rüzgar santrali kurulumları için de yatırımcılara önemli fırsatlar vadediyor.

Türkiye'nin "rüzgar enerjisi başkenti" olarak adlandırılan ve Türkiye'deki karasal rüzgar türbini bileşenlerinin üretim üssü olan İzmir'in, deniz üstü rüzgar türbini bileşenlerinin de üretildiği ve buradan ihraç edildiği öncü şehir olabilecek potansiyele sahip olduğunun altı çiziliyor. Sadece İzmir'de rüzgar sanayisinde 7 bin 500'ün üzerinde kişi çalışırken, 30'u aşkın ülkeye yıllık 400 milyon doların üzerinde ihracat yapıyor.

Bu sayımızda deniz üstü rüzgar enerjisi ve İzmir'i dosya konusu olarak ele aldık. Konuyu İzmir Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri Dr. Mehmet Yavuz, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölümü'nden Doç. Dr. Gül Denктаş Şakar ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirdi.



MEHMET YAVUZ: DENİZ ÜSTÜ RÜZGAR ENERJİSİ SEKTÖRÜ VE İZMİR

Rüzgâr enerjisinin kullanımında 18'inci yüzyıla uzanan bir tarihçeye sahip olan İzmir, bugün Türkiye'nin Rüzgâr Enerjisi Sektöründeki lider şehri, rüzgâr sanayisi anlamında da üretim ve dağıtım üssü pozisyonundadır. Bugün "Türkiye'nin Rüzgâr Enerjisi Başkenti" olarak anılan

İzmir, uluslararası firmalara ve geniş tedarik zincirine ev sahipliği yaparken, yeni fırsatları yakalayabilmek adına önemli adımlar atıyor.

Bununla beraber temiz enerji ve temiz teknolojiler alanında istikrarlı bir sektörel büyüme performansı sergileyerek, sahip olduğu çevre bilinciyle tüm Türkiye'ye örnek oluyor.

Geçtiğimiz yıl Glasgow'da düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda (COP26) iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında karbon salımlarının azaltılması, fosil yakıt kullanımının terk edilmesi ve yerine temiz enerji kaynaklarının kullanılması gibi konularda yetersiz kalındığı belirtilerek, bundan sonra ülkelerin söz konusu



DR. MEHMET YAVUZ
İZMİR KALKINMA AJANSI GENEL
SEKRETERİ

mücadele kapsamında yürütmekte olduğu faaliyetleri daha da arttırmaları hatta karbon negatif uygulamalara geçilmesi gibi konularda tüm dünya ülkelerine yoğun şekilde uyarılar yapıldı.

Bu uygulamaların hayata geçişi insanoğlu için bir zorunluluktan kaynaklansa da iklim krizi, temiz enerji ve temiz teknolojileri üretebilen ekonomiler için beraberinde yeni ekonomik fırsatlar doğurmaya başladı. İklim değişikliğiyle mücadeleye yapılan katkının yanı sıra, çevre dostu uygulamaların yaygınlaşmasından, enerjinin maliyetinin azaltılmasına; katma değeri yüksek ürün üretiminden, yeşil iş olarak adlandırılan yeni iş imkânlarının yaratılmasına kadar pek çok fırsat, bu dönüşümle beraber karşımıza çıkıyor. Teknolojinin gelişimiyle beraber artan enerji talebi ise, tüm ekonomileri rüzgâr enerjisi gibi temiz ve sürdürülebilir enerji kaynaklarına yönlendiriyor.

RÜZGAR ENERJİSİ SEKTÖRÜ YÜZÜNÜ DENİZE DÖNÜYOR

Gelişen teknolojiyle beraber denizüstü uygulamaların artık daha yüksek kapasitelere ulaşması ve daha verimli çalışır duruma gelmesiyle beraber son dönemde deniz üstü rüzgâr enerjisi yatırımlarında kayda değer bir artış yaşanıyor. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA), Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı (IRENA), Küresel Rüzgâr Enerjisi

Konseyi (GWEC) ve Avrupa Rüzgâr Enerjisi Birliği (WindEurope) gibi kurumların çalışmalarına göre, küresel rüzgâr enerjisi sektörünün yıllık pazar büyüklüğü yüz yetmiş milyar dolar seviyelerine ulaştı. Bu kurumların 2030-2050 yılına ilişkin tahminlerine göre ise, karasal rüzgâr enerjisi pazarındaki yıllık büyüme oranının yüzde beş seviyelerinde olması beklenirken, deniz üstü rüzgâr enerjisi pazarındaki büyüme oranının yüzde 20 mertebelerinde ulaşması bekleniyor.

Beklentilerin gerçekleşmesi durumunda hâlihazırda pazar payı yüzde beş seviyelerinde olan deniz üstü rüzgâr enerjisi sektörünün, önümüzdeki 10 yılda yüzde 25-30 seviyelerine ulaşması öngörülmektedir. Bugün dört megavat kurulu güce sahip, karasal bir rüzgâr türbininin yatırım maliyeti altı milyon dolar olup bunun dört milyon dolarlık kısmı ekipmanlardan oluşmaktadır.

Buna karşılık, altı megavat kurulu güce sahip sabit temelli denizüstü rüzgar türbini yatırım maliyeti ise, yaklaşık 25 milyon dolardır. Ekipmanlardan oluşan kısım, yatırım 10 milyon dolarlık kısmını meydana getirmektedir. Yüzer uygulamalarda ise, ölççekler çok daha büyüktür ve 10 megavatlık bir yüzer rüzgâr türbini yatırım maliyeti 50 milyon dolardır ve bunun 20 milyon dolarlık kısmını türbinin kendisi ve yüzer platformu oluşturmaktadır.

SEKTÖRDE LİMANLARIN ROLÜ HİÇ OLMADIĞI KADAR ÖNEMLİ OLACAK

Dünyada rüzgâr enerjisi sektörünün gelişiminin bu denli hızlı olmasını mümkün kılan en önemli unsurlar arasında limanlar gösterilebilir. Dünyada önde gelen türbin üreticilerine bakıldığında, rüzgâr türbini bileşenlerinin yüksek tonajlı ve büyük hacimli ürünler olmasından ötürü üretim tesisi yatırımlarının hedef pazara ve liman altyapısı güçlü bölgelere yakın alanlarda yoğunlaştığı görülmektedir. Karasal uygulamalarda boyları 90 metreyi bulan kanatların, ağırlığı 100 tonu bulan makine dairelerinin ve toplam yüksekliği 150 metreyi bulan kulelerin lojistiği için elverişli liman altyapısına sahip lokasyonlar öne çıkmaktadır. Bu durum, karasal uygulamalara kıyasla boyutları ve ağırlıkları asgari yüzde 30 daha büyük olan deniz

üstü uygulamalarda daha fazla belirleyici olmaktadır.

Küresel pazara hâkim deniz üstü rüzgâr türbini bileşeni üreticilerinin tesisleri incelendiğinde, bu tesislerin doğrudan liman sahalarının içinde veya hemen liman arkasında özel üretim sahalarında yer aldığı görülmektedir. Bileşenlerin neredeyse tamamının proje yük sınıfına girdiği ve temel yapıların doğrudan suya indirilebilecek şekilde üretilmesi gerektiği için bundan sonraki süreçte rüzgâr enerjisi sektöründe limanlar hiç olmadığı kadar öneme sahip olacaktır.

İZMİR YENİ FIRSATLARI YAKALAYABİLECEK POTANSİYELE SAHİPTİR

Denizcilik sektörü ile temiz enerji sektörünün kesişim kümesi olarak deniz üstü rüzgâr enerjisi sektörü, İzmir'in sürdürülebilir kalkınmasını hızlandırabilecek potansiyeline sahip katma değeri yüksek, yenilikçi bir sektördür. Bu anlamda sektör, Ajansımızın ortaya koyduğu "Yeşil ve Mavi Büyüme" yaklaşımıyla bütün boyutlarıyla uyumlu bir yapıya sahiptir. İzmir sadece Türkiye'de rüzgâr enerjisinden üretilen elektriğin yüzde 20'sini tek başına üretmekle kalmıyor aynı zamanda toplam 7.500 kişinin istihdam edildiği, yıllık 500 milyon dolarlık ihracatın gerçekleştirildiği bir rüzgâr sanayisine de ev sahipliği yapıyor ve sahip olduğu bu özellikleri İzmir'i rüzgârın başkenti haline getiriyor. Ajans olarak gerçekleştirdiğimiz sektörel analiz ve çalışmalarda, İzmir'in başta deniz üstü uygulamalar olmak üzere rüzgâr enerjisi sektörünün taşıdığı potansiyeli ve bu potansiyelin sunduğu fırsatları değerlendirmek için eşsiz ve mukayeseli bir üstünlüğe sahip olduğunu ortaya koyuyor.

Diğer yandan, Ege İhracatçı Birlikleri verilerine göre, sektördeki firmalarımız bu yılı da ihracat şampiyonu olarak tamamladılar. Bununla beraber; tüm Türkiye'ye kurulum, bakım, onarım, mühendislik ve danışmanlık hizmeti veren geniş bir rüzgâr enerjisi ekosisteminin varlığı, bizleri bir adım sonrasını düşünmek için cesaretlendiriyor. Bu bağlamda, karasal rüzgar türbini

ekipmanları üretiminde sadece ülkemizin değil yakın coğrafyamızın da üretim merkezi haline gelen İzmir'in artık denizüstü rüzgar enerjisi alanında da ekipman üretebilir, hizmet sunabilir konuma gelerek küresel gelişmeleri yakalaması gerektiğini değerlendiriyoruz.

ÇANDARLI LİMANI PROJESİ: İZMİR İÇİN DEĞERLENDİRİLMESİ GEREKEN BİR FIRSAT

Rüzgâr enerjisi sektörüne yönelik Aliağa Organize Sanayi Bölgesi'nde, Bergama Organize Sanayi Bölgesi'nde ve Kınık Organize Sanayi Bölgesi'nde hâlihazırda devam eden yatırımların ve Batı Anadolu Serbest Bölgesi (BASBAŞ)'nin tamamlanmasıyla beraber bugün İzmir'de faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası rüzgâr türbini üreticilerinin gerçekleştirdiği 500 milyon dolarlık ihracatın ve sektörel istihdamın en az iki katına çıkması öngörülmektedir.

Rüzgâr enerjisi sektöründe üretilen ürünlerin standart bir konteyner limanında elleçlenemiyor olması sebebiyle proje yük taşımacılığı konusunda uzmanlaşmış limanlar olmadan sektörel gelişimden bahsetmek mümkün değil. Yukarıda da vurgulandığı üzere, bu durum özellikle de deniz üstü uygulamalar açısından vazgeçilmez nitelikte. Bu çerçevede, transit limanı olarak projelendirilen ancak henüz inşa edilmemiş olan Kuzey Ege Çandarlı Limanı projesi, İzmir'deki rüzgâr enerjisi sektörünün deniz üstü uygulamaları da içerecek şekilde büyümesi ve küresel ölçekte bir üretim merkezine dönüşmesi için büyük bir potansiyel taşıyor. 2021 yılının aralık ayında Ajansımız tarafından yayımlanan "Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi Yol Haritası" çalışmasında, sektörün gelişimi için yapılması gerekenler sistemli ve detaylı bir şekilde ele alınmış olup, burada yer verilen rüzgâr enerjisi sektörü lojistik ihtiyaç analizi, deniz üstü rüzgâr ölçümü araştırması, yüzer deniz üstü rüzgâr türbini platformu imalatı ön fizibilite hazırlığı gibi çalışmalarımızı 2022 yılında tamamlamış olacağız. Sektörle yakın bir işbirliği içerisinde yürütülen bu çalışmalar hem İzmir kamuoyu, hem de Ankara'da başta Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olmak üzere ilgili Bakanlıklar

nezdinde karşılık bulmuş olup, Çandarlı Limanı'nın rüzgâr enerjisi sektörüne yönelik yüklerle de hizmet verecek şekilde ve liman arkasındaki bölgenin de rüzgâr başta olmak üzere temiz enerji sektörü özelinde ihtisaslaşmış bir sanayi bölgesi olarak değerlendirilmesi için uygulamaya dönük planlama çalışmalarına Ajansımız koordinesinde başlamıştır.

GÜL DENKTAŞ ŞAKAR: YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAĞI OLARAK RÜZGAR ENERJİSİ VE İZMİR'İN ÖNEMİ

Artan nüfus, azalan fosil enerji kaynakları ile birlikte dünyada alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik artan bir ilgi ve ihtiyaç doğmaya başlamıştır. Rüzgar enerjisi, diğer yenilenebilir enerji kaynaklarıyla birlikte, sürdürülebilirlik ile ilgili yaşanan gelişmelerin ışığında her geçen gün önem kazanmaktadır. Ülkelerin de sürdürülebilirlik ve yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik giderek artan ilgilerinin olduğu görülmektedir ve bu durum ilgili yatırım ve projelerde de artışı beraberinde getirmektedir. Türkiye de, yenilenebilir enerji kaynaklarına önem veren ve bu anlamda politika ve stratejiler oluşturan ülkelerdendir. 2010-2020 yılları arasında Türkiye'deki rüzgar enerjisi yatırımlarının gelişimine bakıldığında büyük oranda bir artışın olduğu görülmektedir (TÜREB, 2021a). Rüzgar enerjisi santrallerinin (RES) sayısının artmasıyla gerek rüzgar enerjisine yönelik olan farkındalık, gerekse de Türkiye'nin bu alandaki zenginliği de ön plana çıkmaktadır. İzmir, Türkiye'de rüzgar enerjisi alanında en öne çıkan il olarak görülmektedir. İşletmedeki rüzgar enerjisi santrallerinin illere göre dağılımına bakıldığında, İzmir, 1.798,15 MWm ile birinci sırada yer almaktadır (TÜREB, 2021a). İzmir ve daha geniş çerçevede Ege Bölgesi'nin rüzgar enerjisi açısından önemli fırsatlar sunması, bu bölgelerin potansiyelini değerlendirmeyi de zorunlu kılmaktadır. İzmir ili, gerek en fazla rüzgar enerjisi santrali yatırımının yapıldığı yer, gerekse de Türkiye'nin önemli ihracat ve ithalat limanlarının olduğu bir ticaret merkezi olarak ön plana çıkmaktadır. TCDD İzmir (Alsancak) Limanı ve Aliağa'da



DOÇ. DR. GÜL DENKTAŞ ŞAKAR
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK
FAKÜLTESİ LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ

yer alan terminallere ek olarak Çandarlı Limanı'nın da bu bölgede planlanması rüzgar enerjisi ekipmanlarının gerek ihracatı gerekse de ithalatı için önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Bu gelişmeler paralelinde İzmir İli ve çevresinin rüzgar enerjisi açısından durumunu incelemek, fırsat ve tehditleri ortaya çıkarmak büyük önem arz etmektedir. Bu noktadan hareketle, 2021 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA) arasındaki iş birliği çerçevesinde Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden 12 akademisyenin dahil olduğu "İzmir İli Rüzgar Sanayii Lojistik İhtiyaç Analizi" projesi gerçekleştirilmiştir. Bu projenin amaçları; İzmir İli özelinde rüzgar sanayisinin lojistik süreçler açısından değerlendirilmesinin gerçekleştirilmesi ve Çandarlı Limanı'nın rüzgar enerjisi ekipmanları için bir ihracat limanı ve deniz üstü rüzgar enerjisi santrallerinin kurulumu için uzmanlaşmış bir liman olabilmesi yönünde mevcut durumun ortaya konması ve ihtiyaçların değerlendirilmesi olarak belirtilebilir. Gerek sektör paydaşları ile yapılan görüşmeler, sahada gerçekleştirilen katılımcı gözlemler gerekse de detaylı ikinci el veri taraması ile projenin belirtilen amaçları doğrultusunda bulgulara ulaşılmıştır. Özellikle Türkiye'nin ihracatında önemli rol üstlenen limanların bu bölgede konuşlanması rüzgar enerjisi

ekipmanlarının lojistiğinde bu limanların önemini de ön plana çıkarmaktadır. Bu noktadan hareketle bu projede ilgili limanların lojistik süreçleri, altyapı ve üstyapı özellikleri rüzgâr enerjisi ekipmanlarının lojistik ihtiyaçları çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu yazıda belirtilen proje kapsamında yer alan İzmir'deki rüzgar enerjisi yatırımları, rüzgar enerjisi sektörünün lojistik açıdan durumu özetlenecektir.

DÜNYA VE TÜRKİYE'DE RÜZGAR ENERJİSİ

2020 yılı itibarıyla, tüm dünyadaki elektrik enerjisi üretiminin %27,3'ü yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanmıştır. Dünya genelinde toplam elektrik üretiminin dörtte birini oluşturan yenilenebilir kaynak temelli elektrik üretiminin %58,45'i hidroelektrik enerji santrallerinden, %21,69'u rüzgar enerjisi santrallerinden, %10,29'u güneş enerjisi santrallerinden, %8,08'i biyoenerji santrallerinden ve %1,47'si de jeotermal santralleri ve dalga enerjisi santrallerinden sağlanmıştır (REN21 Renewables, 2021). Rüzgar enerjisi sektörü ile ilgili gelecek öngörülerini incelendiğinde piyasa görünümü olumlu olmaya devam etmektedir.

Karasal rüzgar enerjisi santrallerine ek olarak deniz üstü rüzgar çiftliği projelerinin de dünyada artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Deniz üstü rüzgar çiftliği sektörü, dünyanın ilk deniz üstü rüzgar çiftliğinin Danimarka'nın Vindeby Şehri'nin kıyılarında kurulduğu 1991 yılından bu yana katlanarak büyümüşür (Clark & DuPont, 2018). Tüm dünyayı derinden etkileyen COVID-19 pandemisine rağmen, 2020 yılı yeni eklenen 6 GW'lık kapasite ile küresel denizüstü rüzgar endüstrisi için tarihin en iyi ikinci yılı olmuştur ve sektördeki büyüme eğilimi devam etmiştir (GWEC, 2021). Türkiye açısından değerlendirildiğinde ise, 2020 yılında Türkiye'de elektrik üretimi 305 bin GWh seviyesinde olup, kullanılan kaynakların üretimdeki oranları ise; kömürde %34,8, hidroelektrikte %25,6, doğalgazda %22,7, rüzgar enerjisinde %8,1 ve güneş enerjisinde ise %3,8 olarak gerçekleşmiştir. Toplam elektrik üretiminde yenilenebilir kaynakların (hidroelektrik, rüzgar, güneş, jeotermal,

yenilenebilir + atık) toplam payı ise yüzde 42,4 değerine ulaşmış durumdadır (TEİAŞ, 2021). Türkiye rüzgar enerjisi yatırımları açısından değerlendirildiğinde; Avrupa ülkeleri arasında önemli bir konuma sahiptir. Wind Europe'un raporuna göre, Türkiye'de 2020 yılında 1.6 milyar Avro tutarında RES yatırımı gerçekleştirilmiştir ve Türkiye Avrupa'da toplam RES yatırımları açısından 5'inci sırada, karasal RES yatırımları açısından ise 4'üncü sırada yer almaktadır.

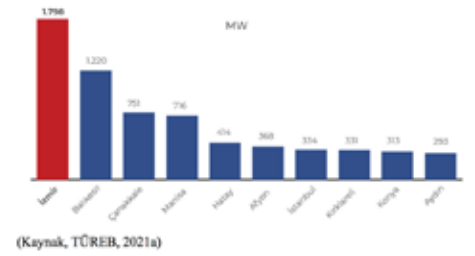
2005 yılında "Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Amaçlı Kullanımına İlişkin Kanun" çerçevesinde uygulanan "Yenilenebilir Enerji Kaynakları Destekleme Mekanizması (YEKDEM)" Türkiye'de ekipman üretiminin artmasını ve türbin üretiminin büyük oranda yerleşmesini tetiklemiştir. İZKA'nın raporuna göre, önümüzdeki beş yılda ülkemizde üretilen rüzgar türbinlerinin yerlilik oranının en az %75-80 seviyelerine ulaşması beklenmektedir (İZKA, 2021). Türkiye'nin; rüzgar enerjisi, güneş enerjisi, jeotermal enerji ve biyokütle enerjisi potansiyeli konusunda birçok avantaja sahip durumda olmasından dolayı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı'nda 2023 yılı için ulusal yenilenebilir enerji hedeflerine yönelik belirli hedefler saptamıştır. Planda ilk madde olarak belirlenmiş "Yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarına dayalı elektrik kurulu gücünün toplam kurulu güce oranının %59'dan %65 seviyesine yükseltilmesi sağlanacaktır" başlığı altında; güneş enerjisi için 10.000 MW, rüzgar enerjisi için 11.883 MW, hidroelektrik enerji için 32.037 MW, jeotermal enerji ve biyokütle (biyogaz dâhil) için de 2.884 MW kurulu güç değerleri hedeflenmektedir (ETKB, 2020).

RÜZGAR ENERJİSİNDE İZMİR

Türkiye'de rüzgar enerjisi santrallerinin mevcut kurulu güç toplamı 9305 MW olup, 3511 MW miktarı ile ilk sırada yer alan bölge %37,73 ile Ege Bölgesi'dir. İkinci olarak en yoğun kurulum olan bölge ise, 3291 MW ve %35,36'lık oranla Marmara Bölgesi'dir (TÜREB, 2021a). İl bazında bakıldığında ise; İzmir

1798 MW ve %19,32 oranı ile kümülatif kurulu güç miktarı olarak ilk sırada yer alırken, Balıkesir 1220 MW kurulu güç ve %13,11 oranı ile, Çanakkale ise 751 MW kurulu güç ve %8,07, Manisa 717 MW kurulu güç ve %7,70 oranı ile İzmir'i takip etmektedirler. Türkiye'deki kümülatif kurulu gücün 4486 MW ve %48,2 oran ile yaklaşık yarısının bu dört ilimizde gerçekleştiği görülmektedir (TÜREB, 2021b). Şekil 1, Türkiye'de işletmedeki RES'lerin illere göre dağılımı göstermektedir. İzmir hinterlandında yer alan Balıkesir, Çanakkale ve Manisa'nın RES kurulu gücü açısından önemli bir paya sahip olması İzmir'in konumunu stratejik olarak ön plana çıkarmaktadır.

Şekil 1: İşletmedeki RES'lerin İllere Göre Dağılımı



(Kaynak, TÜREB, 2021a)

Ege Bölgesi ve İzmir'in rüzgar enerjisi sektöründe öne çıkmasının en önemli sebebi rüzgar kapasitesinin bu bölgede yoğun olması ve buna bağlı olarak ilgili birçok paydaşın da bu bölgede konuşlanmasıdır. Orijinal ekipman üreticileri (OEM), kanat üreticileri, bileşen üreticileri, elyaf malzeme üreticileri, kule üreticileri, dişli kutusu bileşenleri üreticileri, bağlantı ekipmanları üreticileri ve kule, platform ekipmanları üreticileri olmak üzere sektörün birçok paydaşı İzmir'de yer almaktadır.

Wind Europe "Rüzgar Enerjisi ve Avrupa Ekonomik İyileşme Raporu" içeriğinde Türkiye'deki 12 fabrika içinde yer alan 4 rüzgar kanadı fabrikasının tamamı, 6 kule fabrikasının üçü, 2 döküm tesisinin 1'i İzmir'de bulunmaktadır (WINDEUROPE, 2020). Önemli türbin üreticileri arasında yer alan Siemens-Gamesa, Enercon ve General Electric (GE) rüzgar türbini ana ekipmanlarının üretimini İzmir'de gerçekleştirmektedir. Ayrıca TPI Composites iki adet kanat fabrikasına ve Ar-Ge merkezine, CS Wind çelik kule fabrikasına, Ateş WindPower kule ve



doğrudan tahrikli jeneratör fabrikasına sahiptir (İZKA, 2021). İzmir Kalkınma Ajansı, ana üreticilere ek olarak İzmir’de rüzgar türbininin çeşitli bileşenlerini üreten 35’in üstünde üreticinin daha olduğunu belirtmiştir. İzmir aynı zamanda ilkler imza atarak, Türkiye’nin ilk kanat fabrikasına, ilk kule fabrikasına, ilk rüzgar türbini bakım ve onarım tesisine, ilk nasel fabrikasına ve de ilk rüzgar enerjisi Ar-Ge merkezine de ev sahipliği yapmaktadır.

RÜZGAR ENERJİSİ SANTRALLERİ (RES) LOJİSTİĞİNDE İZMİR LİMANLARI

İzmir günümüze kadar karasal rüzgar enerji santralleri açısından yatırımların gerçekleştiği bir cazibe merkezi iken, dünyadaki gelişmeler paralelinde denizüstü rüzgar enerji çiftliklerine yönelik farkındalığın oluşmasıyla, bu alanda da potansiyelin var olduğu önemli bir bölge olarak değerlendirilmektedir. Avrupa Birliği’nin “Mavi Büyüme Stratejisi” kapsamında, liman odaklı strateji ile ilişkili olarak deniz üstü rüzgar çiftliklerinin kurulması, bu alanda ilgili lojistik altyapının desteklenmesi de ön plana çıkan konulardır.

Limanlar, gerek deniz üstü, gerekse de karasal rüzgar enerjisi santrallerinin oluşumunda, lojistik faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde katma değerli hizmetlerin sunulmasını sağlayan ve rüzgar enerjisi tedarik zinciri içerisinde kilit bir rol oynayan yapılardır. Limanlar, aynı zamanda deniz üstü rüzgar enerjisi çiftliklerinin operasyon, bakım ve tutum faaliyetlerinin yapıldığı, deniz üstü rüzgar türbinlerinin ekipmanlarının taşımacılığının gerçekleştirildiği ve yüzer türbinlerin montajının yapıldığı lojistik üslerdir. Dünya Bankası’nın “Expanding Offshore Wind

to Emerging Markets-2019” raporunda Türkiye’nin deniz üstü rüzgar enerjisi potansiyelinin 50 metreden az derinliği olan bölgelerde 12.000 MW, 50-1000 metre arasındaki derinliklerde 57.000 MW olduğu belirtilmiştir. COWI’nin 2021’de hazırladığı ve Türkiye’deki limanların deniz üstü rüzgar çiftlikleri potansiyeli açısından değerlendirdiği raporunda, Çandarlı ve Bandırma Limanları belirlenen kriterler doğrultusunda ön plana çıkan limanlar olmuştur (COWI, 2021).

Deniz üstü rüzgar enerjisi sektörü için gereksinim duyulan mekânsal uygunluk kriterlerinin İzmir’deki mevcut limanlar tarafından sağlanması mümkün gözükmemektedir. Ege Denizi başta olmak üzere deniz üstü rüzgar enerjisinde yüksek potansiyele sahip olan Türkiye için bu özel sektöre üretim ve montaj fonksiyonlarıyla hizmet verebilecek bir liman altyapısına duyulan gereksinim duyulmaktadır. Bu noktada, proje halindeki Çandarlı Limanı konumu ve geniş alana sahip olması ve esnekliği açısından önemli bir fırsat olarak görülmektedir.

Avrupa limanlarındaki benzer örneklerde olduğu gibi liman geri sahasında endüstriyel faaliyet alanlarının oluşturulması; hem proje yükleri, hem de diğer yük tiplerine yönelik özel terminallerin inşa edilmesi, rüzgar enerjisi sektörünün lojistik anlamda ihtiyaçlarına cevap verebilecek altyapı ve üstyapıların oluşturulması Çandarlı Limanı özelinde dikkate alınması gereken hususlardır. Bu sayede hem karasal rüzgar türbini üretiminde önemli kazanımları olan Türkiye’nin deniz üstü rüzgar türbini ve türbin temeli pazarlarında da aktif bir

oyuncu olması sağlanabilecek, hem de deniz üstü rüzgar enerjisi potansiyelinin değerlendirilmesi önündeki liman altyapısı gereksinimine ilişkin kısıt ortadan kalkabilecektir.

Proje halindeki Çandarlı Limanı’nın yanı sıra, İzmir’de rüzgar enerjisi sektörüne hizmet veren limanlar TCDD İzmir (Alsancak) Limanı, Batı Liman, SOCAR Terminal, İDÇ ve Nempont olarak ifade edilebilir.

Bu limanlar rüzgar türbini bileşenlerine yükleme/boşaltma ve depolama hizmetleri sunmaktadırlar. İzmir’in rüzgar enerjisi alanında sahip olduğu üstünlüklerin liman ile bağlantılı lojistik süreçlerde de devamlılığının sağlanması büyük önem arz etmektedir.

Bu noktada belirtilen limanların rüzgar enerjisi santralleri lojistiği süreçlerinde daha yüksek performans gösterebilmeleri adına proje kapsamında gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda elde edilen bulgular şu şekilde özetlenebilir:

- Üretim tesisleri ve limanlar arasındaki üst geçitler, köprüler ve kavşaklar rüzgar türbini bileşenlerinin taşınmasına olanak sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.
- Aliağa limanları ile anayol arasındaki liman bağlantı yollarının hasarlarının giderilmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir.
- Aliağa limanları ile anayol arasındaki liman bağlantı yolları artan kanat boylarına ilişkin teknik gereksinimler gözetilerek yüke hasar gelmemesi ve trafik seyirinin aksamaması amaçları doğrultusunda genişletilmelidir.
- Rüzgar türbini bileşenlerinin yükleme/boşaltma ve depolama faaliyetleri için liman içerisinde diğer yük tiplerinden ayrı olarak uygun genişlikte alanlar tahsis edilmesi gerekmektedir.
- Limanlardaki depolama alanları hassas malzemelerden üretilen rüzgar türbini bileşenlerinin hasarlanmasına izin vermeyecek şekilde, diğer yüklerden ayrı ve korunaklı biçimde tasarlanmalıdır.



- Liman rıhtım operasyonlarının güvenliği ve verimliliği için manevra alanlarının genişletilmesi gerekmektedir.
- Limanlarda rüzgar türbini bileşenlerinin elleçleme operasyonlarını gerçekleştiren vinç operatörlerine gerekli eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.
- Liman operasyonlarının ve organizasyonlarının planlanmasında rüzgar enerjisi sektörüne gereken önem verilmeli ve operasyonel destek sağlanmalıdır.
- Liman operasyonlarının hızının ve verimliliğinin artırılabilmesi için gerekli vinç (mobil rıhtım vinçleri vb.) ve liman içi taşıma ekipmanı yatırımlarının yapılması gerekmektedir.

Her ne kadar yukarıda belirtilen sorunlar var olsa da, mevcut İzmir limanlarının kendi kısıtlarını ortadan kaldıracak ve/veya performanslarını artıracak yatırımları gerçekleştirilmesiyle karasal rüzgar enerjisi sektörü özelinde geçerli olan liman uygunluk kriterlerinin sağlanması mümkündür.

İzmir'deki mevcut limanlar çerçevesinde özet olarak bir değerlendirme yapmak gerekirse, İzmir'de bulunan rüzgar enerjisi ekipmanı üretici işletmelerinin tesislerinden mevcut limanlara olan rotalarda ve Çandarlı Limanı'na olabilecek potansiyel rotalarda karayolları ile ilgili kavşak, bağlantı köprüleri, liman giriş kapıları, tünel, köprü, viyadük vb. yapılar açısından belirli problemler olduğu görülmektedir.

Rüzgar enerjisi sektörünün ihtiyaç ve gereksinimleri dikkate alınarak mevcut karayolları altyapısının revize edilmesi gerek zaman, maliyet, gerekse de lojistik etkinlik açısından önemlidir. İzmir'de kümelenmiş rüzgar enerjisi sektörü paydaşlarının lojistik süreçlerinde karşılaştıkları en önemli kısıtlardan biri, mevcut İzmir limanlarının bu sektör özelinde tam anlamıyla ihtisaslaşmamış olmaları ve buna bağlı olarak gelişen lojistik altyapı sorunlarıdır. İzmir'deki mevcut limanların altyapıları ve karayolu bağlantıları, bölgedeki üretim hacmindeki artış ve türbin bileşenlerin ebatlarındaki büyüme ile paralellik göstermemektedir ve bu durum da rüzgar ekipmanı üreticisi işletmelere küresel rekabette dezavantajlar yaratmaktadır.

Sonuç olarak, İzmir ili, bünyesinde birden fazla limanı içermesi, rüzgar enerjisi ekipmanları üreticilerinin büyük bir kısmının burada konuşlanması, rüzgar enerjisi sektörü ve dolayısıyla bu ürünlerin lojistik operasyonlarına yönelik bilgi ve deneyimin var olması, gelecekte işlerlik kazanma potansiyeli bulunan Çandarlı Limanı'nın İzmir'de yer alması, İzmir Serbest Bölgesi (İZBAŞ) ve Ege Serbest Bölgesi (ESBAŞ) olarak iki adet serbest bölgeye sahip olması ve bünyesinde rüzgar enerjisi potansiyeli bulunduran birçok bölgeye sahip olmasıyla, rüzgar enerjisi alanında oldukça önemli bir cazibe merkezi olmaktadır. Gerçekleştirilecek karasal ve denizüstü rüzgar santrali kurulumları açısından İzmir, yerli ve yabancı yatırımcılara da önemli fırsatlar sunmaktadır. Lojistik anlamda limanlara olan karayolu bağlantılarının ve ilgili

liman operasyonlarının rüzgar enerjisi sektörünün ihtiyaçlarına göre revize edilmesi, yasal mevzuatın sektörün dinamiklerine göre yeniden gözden geçirilmesi, insan kaynakları açısından gerek karayolu, gerekse de liman operasyon çalışanlarının gerekli eğitimleri almalarının sağlanması ve yine sektör dinamiklerine uygun çalışma koşullarının sağlanması sektörün geleceği açısından büyük önem arz etmektedir.

Kaynaklar

- Clark, C. E., & DuPont, B. (2018). *Reliability-based design optimization in offshore renewable energy systems. Renewable Sustainable Energy Review. 97. 390-400.*
- COWI (2021). *Study on Improvement Needs for Potential Turkish Ports Suitable for Support to OSW Development. Project No: A218021-006*
- ETKB. (2020). *2019-2023 Stratejik Planı. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Mayıs 2020.*
- GWEC. (2021). *Global Wind Report 2021. Global Wind Energy Council. <https://gwec.net/global-wind-report-2021/>*
- İZKA (2021). *Rüzgar Enerjisi Sektörü ve Deniz üstü Rüzgar Enerjisi Yol Haritası. İzmir Kalkınma Ajansı.*
- REN21 Renewables. (2021). *Renewables Report 2021. https://www.ren21.net/wp-content/uploads/2019/05/gsr_2020_full_report_en.pdf*
- TEİAŞ. (2021). *Türkiye elektrik iletim ve tüketim istatistikleri. Türkiye Elektrik İletim A.Ş. <https://www.teias.gov.tr/tr-TR/turkiye-elektrik-uretim-iletim-istatistikleri>*
- TÜREB (2021a), *Türkiye Rüzgâr Enerjisi İstatistik Raporu - Ocak, 2021, Türkiye Rüzgâr Enerjisi Birliği, Ankara*
- TÜREB. (2021b). *Türkiye Rüzgar Enerjisi Birliği Veri Tabanı. Türkiye Rüzgar Enerjisi Birliği. www.tureb.com.tr (Erişim Tarihi: 23.04.2021).*
- WINDEUROPE (2020), *Wind Energy and Economic Recovery in Europe, WindEurope, Brussels.*



YUSUF ÖZTÜRK

İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

YUSUF ÖZTÜRK: RÜZGÂRIN BAŞKENTİ İZMİR, DENİZÜSTÜ RÜZGÂR ENERJİSİNDE DE ÖNCÜ OLABİLİR

Tüketim talebindeki yoğun artışın üretim sektörlerini de sürüklediği günümüz dünyasında enerji ihtiyacı hızla artmaktadır. Özellikle gelişmiş ülkelerin enerji kaynaklarını verimli kullanmak, bu kaynakları çeşitlendirmek, tek bir kaynak ülkeye bağımlı olmamak ve Yeşil Mutabakata uyumlu çevreci enerjiler kullanmak yönünde çabaları da son yıllarda hızlanmıştır.

Bu yılın ocak ayı sonunda ülkemize İran'dan doğalgaz akışının kesintiye uğraması nedeniyle imalat sanayinde yaşanan elektrik kesintileri, rüzgâr, güneş, jeotermal gibi yenilenebilir kaynaklar başta olmak üzere yeni enerji kaynaklarının devreye alınması zorunluluğunu bir kez daha bize hatırlatmaktadır.

İzmir Kalkınma Ajansı'nın (İZKA) 2021 yılında yayınlanan "Rüzgâr Enerjisi Sektörü ve İzmir Deniz üstü Rüzgâr Enerjisi Yol Haritası Raporu"na göre, rüzgâr santralleri sadece enerji ihtiyacını karşılamıyor, aynı zamanda kanat üreticileri, kule üreticileri, jeneratör üreticileri, Ar-Ge merkezleri, aksam parça üreticileri, üniversiteler, fuar merkezleri, limanları ve lojistiği içine alan yeni bir sanayi dalının yeşermesine yol açmaktadır.

Yenilenebilir enerji yatırımları içerisinde rüzgâr enerjisi santralleri (RES) yoğun olarak Ege Bölgesi'nde yer almakta, kurulu gücün yüzde 20'ye yakın bir bölümü İzmir'de bulunmaktadır. Bu nedenle İzmir, "Türkiye'de rüzgârın başkenti" unvanını hak etmektedir. Ayrıca İzmir, rüzgâr türbini

sektöre entegrasyonunun başlatılması amacıyla ilk deniz üstü rüzgâr enerji santralinin İzmir'de kurulması planlanmaktadır. Elbette bu potansiyelin ne boyutta olduğunu bilimsel çalışmalar saptayacaktır. Bu konuda bilim insanlarının yapacağı çalışmaları, ölçüm



ekipmanları imalatında çok sayıda yatırıma ev sahipliği yapmaktadır. Ülkemizde ilk kanat fabrikası, ilk kule fabrikası, ilk rüzgâr türbini bakım ve onarım tesisi, ilk rüzgâr enerjisi Ar-Ge merkezi İzmir'de yer almaktadır. Bu gelişmeye rağmen bölgemizin ve ülkemizin rüzgâr enerjisi potansiyelini kullanabilmek için daha fazla yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır.

İLK DENİZ ÜSTÜ RÜZGÂR ENERJİ SANTRALİNİN İZMİR'DE KURULMASI PLANLANIYOR

Uzmanlara göre karasal rüzgâr santrallerinin yanı sıra deniz üstü rüzgâr santrallerinde de İzmir ve bölgesi öne çıkabilecektir. İzmir Kalkınma Ajansı'nın bir incelemesine göre, sektöre ilişkin yakın gelecekteki en önemli gelişme potansiyeli, deniz üstü rüzgâr enerjisi alanında görülmektedir. 2020 yılında deniz üstü rüzgâr enerji santrallerinin yarısı Çin'de, yüzde 28'i Avrupa'da yer almaktadır. Son dönemdeki yatırımların önemli bölümü Baltık Denizi ve Çin Denizi'nde yapılmıştır. Küresel pazarda bugüne kadar gerçekleştirilen 35,2 GW'lık toplam deniz üstü rüzgâr enerji santrallerinde ilk üç sırayı İngiltere, Çin ve Almanya almaktadır.

Yine İzmir Kalkınma Ajansı değerlendirmesine göre, ülkemizde hiçbir örneği olmayan deniz üstü rüzgâr enerji santralleri yatırımlarının gerçekleştirilme süreçlerinin tecrübe edilmesi ve İzmir rüzgâr ekosisteminin

ve raporları yakından takip etmeye devam edeceğiz. Rüzgâr santrallerinin kanat, kule ve diğer ekipmanları ihracatında TCDD İzmir Alsancak Limanı önemli bir yükleme limanıdır. İzmir Limanı'ndan 2019 yılında 103 gemi ve 2 bin 780 adet rüzgâr türbini kanadı, 2020 yılında 81 gemi ve bin 595 adet rüzgâr türbini kanadı, geçtiğimiz yıl ise 90 gemi ve bin 823 adet rüzgâr türbini kanadı yüklemesi yapılmıştır.

Yenilenebilir enerji sektöründen son dönemde rüzgâr santralleri kanat, kule ve diğer ekipmanlarının üretimi ve nakliyesi için Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın değerlendirilmesi talepleri de gelmektedir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak, Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın uluslararası konteyner aktarma limanı olarak Kuşak Yol Projesi'nde önemli bir rol üstleneceğine inanıyoruz. Bunun yanı sıra Çandarlı'nın gemi bakım-onarım, akaryakıt ikmal, gemi tedarik ve imalat sektörlerinin içinde yer aldığı bir serbest bölge olarak değerlendirilmesinin doğru olacağını her fırsatta dile getiriyoruz.

Yenilikçi bir endüstri olarak, hem ihracata hem iç pazara yönelik çalışan rüzgâr santralleri imalat sektörünün bölgede üstlenmesinin, Çandarlı Limanı'nın üretim ve taşımacılığın entegre şekilde çalıştığı bir endüstriyel liman olarak tasarlanması hedefine katkı yapabileceğini düşünüyoruz.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

TÜRK BAYRAĞI, PARİS MOU BEYAZ LİSTE'DE İLK 10'A GİRDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sosyal medya hesabı üzerinden Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) ile ilgili bir açıklama yaptı. Türkiye Paris MoU'da Beyaz Liste'de ilk 10'a yükseldi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan konuyu Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdi.

"Gemi Denetiminde Tarihi Başarı" başlığı altında yapılan açıklamada "2023 hedefimiz olan Paris MoU'da Beyaz Liste'de ilk 10 ülke arasında yer almak" hedefimizi 2021'de yakaladık. 2021 yılında Türk bayraklı gemilere gerçekleştirilen 193 denetimde sadece 1 gemimiz tutuldu" denildi. Gemilerin emniyetli yönetimi, denizlerde can ve mal güvenliği, deniz kirliliği gibi birçok alanda uluslararası kurallara uygunluğu denetleyen; dünyanın ilk ve en önemli liman devleti kontrolü rejimlerinden biri olarak kabul gören Paris MoU'nun 2021 yılının haziran ayında yayınladığı yıllık raporunda ise, Türkiye bir yılda 9 basamak ilerleyerek 16'ncı sıraya yükselmişti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan konuyu dergimiz için değerlendirdi.

PARİS MOU PERFORMANSIMIZ

Hepimizin bildiği üzere, okyanuslarda, denizlerde ve buralarda sefer yapan gemilerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olmak üzere, ilgili uluslararası örgütlerle birlikte İdaremizin en öncelikli görevi ve hedefidir. Bu hedef doğrultusunda, Türk Denizcilik İdaresi olarak hem kabotaj hattında, hem de uluslararası seferlerde çalışan Türk Bayraklı gemilerimizde emniyet standartlarının sağlanması ve sürdürülebilirliği için yoğun çaba sarf ediyoruz. Bakanlığımız, yaptığı denetimlerle bayrağımızı taşıyan gemilerin büyük resmini görüyor, buna göre kimi zaman sıklığı ve kapsamı geniş tutularak, kimi zaman da daraltarak denetimlere devam ediyor. Yaptığımız denetimler ve kontroller; hem gemilerin, yüklerin ve çevrenin, hem de bu gemilerde çalışan gemiadamlarının ve/veya seyahat eden



vatandaşların selameti için yapılmaktadır. İdarenin diğer önemli bir görevi de, "büyük resmi" gördükten sonra, herkesin görmediği duymadığı olaylardan, kazalardan veya gerçekleşmeye yakın olaylardan (near miss) dersler çıkararak olayların tekrarını önlemektir. Biz İdare olarak, denizlerde insanları üzecek hiçbir olayla karşılaşmamayı ümit ediyoruz ve gerçekleştirdiğimiz sorveyler, denetimler ve kontroller bu amaca yöneliktir. Hedefimiz, denizlerimizde olacak en büyük olayın gerçekleşmeye yakın olay seviyesinde kalması, bir sonraki basamağa ulaşmamasıdır. Özellikle son yıllarda dünya deniz ticaretine paralel olarak hatta daha da ivmeli bir şekilde gelişen ülkemiz deniz ticareti, limanlarımıza uğrak yapan gemi sayısını artırmakla beraber, ülkemizin de deniz ticaretindeki küresel ve bölgesel payının artmasıyla birlikte Türk Bayrağı taşıyan & Türk sahipli gemi sayısında da artış yaşanmıştır. Bu bağlamda Bakanlığımız; Türk Bayraklı gemilerin uluslararası sularda ve uğrak yaptıkları

ülke limanlarında ticari faaliyetlerini sorunsuz bir şekilde sürdürebilmelerine yönelik çeşitli tedbirler olarak uygulamaya koymaktadır. Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili olması hasebiyle hem Akdeniz Memorandumu (Med MoU), hem de Karadeniz Memorandumu (Bs MoU) üyesi olan tek ülke konumundadır.

Bu kapsamda hem bayrak devleti, hem de liman devleti olarak sorumluluklarımız bulunmakta. Bayrak devleti olarak hem kendi gemilerimizi denetleyerek belgelendirip aynı zamanda diğer ülke limanlarında yapılacak denetimlere hazırlıyor, hem de liman devleti olarak limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemileri denetliyoruz. Bu çerçevede, denizde can, mal, çevre ve seyir emniyetinin artırılmasına yönelik olarak ülkemizin taraf olduğu uluslararası denizcilik konvansiyonları kapsamında 2021 yılında ülkemiz limanlarında 423'ü Karadeniz MoU, 2022'si ise Med MoU kapsamında olmak üzere toplam

2445 Liman Devleti Denetimi (PSC) yapılmış olup, bu bağlamda denetlenen yabancı bayraklı gemilerin 77'si çeşitli eksikliklerinden dolayı tutulmuştur.

Türk Bayraklı gemilerimizin 2021 yılında bu iki MoU'daki performanslarına baktığımızda ise Bs MoU kapsamında 251, Med MoU kapsamında ise 102 Türk Bayraklı gemimiz denetlenmiş olup sadece 1 gemimiz tutulmuştur. Paris MoU'dan sonra en prestijli memorandum olarak kabul edilen Tokyo MoU'da ise 2021 yılı içerisinde 23 gemimiz denetlenmiş herhangi bir tutulma yaşanmamıştır. Bu kapsamda, aynı başarının 2022 yılı içerisinde de devam ettirilmesi ile ülkemizin Tokyo MoU'da yer aldığı Gri Liste'den Beyaz Liste'ye yükselmesini hedeflemekteyiz. Diğer önde gelen memorandumlardan US Coast Guard 'ta ise 2021 yılı içerisinde 20 Türk bayraklı gemi denetlenmiş, 1 gemi tutulmuştur. Dünya genelindeki diğer memorandumlarda gemilerimize gerçekleştirilen denetimlerde ise başka bir tutulma yaşanmamıştır. Denizcilik İdaremiz, ülke ticaretimizde en büyük orana sahip ülkelerin üyesi olduğu Paris Memorandumu kapsamındaki ülkelerde yapılan denetimlere özel önem

KARARLI TUTUMUMUZ SAYESİNDE BEYAZ LİSTEYE YÜKSELDİK

Özellikle 2003 yılında yayımlanan Paris MoU ülke kategorilerinde ülkemizin Kara Liste'de yer almasından sonra denizcilik idaresi olarak Türk Bayraklı gemilerin standartlarını, denetim uzmanı sayımızı ve bu uzmanların kabiliyet ve yeterliklerini geliştirmek amacı ile birçok eğitim faaliyeti, mevzuat geliştirilmesi ve yatırım yapmıştır.

Denizcilik İdaresi olarak gerek taşra, gerekse de merkez teşkilatlarımızda 200'ün üzerinde denetim uzmanımızla birlikte uygulamaya koyduğumuz tedbirlerle ve gerçekleştirilen denetim faaliyetlerimiz neticesinde Ülkemiz 2006 yılında önce Gri, 2008 yılında ise Beyaz Listeye geçiş yaparak bayrak performansımız artırılmıştır.

Beyaz Listede yer almamızın akabinde İdare olarak hedeflerimizi daha da büyüterek her geçen yıl üst sıralarda yer almak adına çeşitli faaliyetler yürütmekteyiz. Her ne kadar gerek yaşanan bölgesel sorunlar, gerekse de bölgesel deniz ticaretindeki rekabet nedeni ile bazı dönemler sorunlar yaşasak da, ülke olarak bunun üstesinden gelmeyi her sefer başarabildik. Örneğin 2017 yılında Ege Denizi'nde faaliyet gösteren



Ünal Baylan

Yine aynı yıl uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin belgelendirme sorvey ve işlemlerini klas kuruluşlarına devretmek adına 8 adet Klas Kuruluşu (Türk Loydu, ABS, BV, DNV, NKK, KR, LR, RINA) ile protokol yaparak Türk Bayrağı adına "Yetkilendirilmiş Kuruluş" olarak belirledik. Bu sayede de Türk bayraklı gemilerin standartlarının daha da yukarılara çekilmesini hedefledik. Bu kuruluşlar aracılığıyla gemilerimizin durumları anlık olarak takip edilmekte; belge/sertifika uzatım veya muafiyet talepleri İdaremizce en kısa sürede değerlendirilerek sonuçlandırılmaktadır. Ayrıca son yıllarda geliştirdiğimiz yöntemlerle armatör, klas kuruluşları, işleyen, DPA, Liman Başkanlıkları ve İdare'nin koordineli ve iletişim içerisinde çalışmasını sağladık. Bu kapsamda İdaremizce Türk Bayraklı gemi işleyen firmalarda görev yapan 66 DPA'a (Karada Yetkilendirilmiş Kişi) İdaremizce "Farkındalık Eğitimi" verildi. Bu kapsamda, yetkilendirilmiş DPA sorumluluğunda bulunan gemilerin ön sorvey aralıklarını 4 ay, diğer gemilerin ön sorvey aralıklarını ise 2 ay olarak uyguluyoruz. Yine İdaremizin merkez birimlerinde yapılan görev bölümü ile Paris MoU Limanları için ülke bazlı olarak sorumlu "Denetim Uzmanı" belirlenerek ve bu limanlara giden gemi kaptanları ya da işleyen temsilcilerinin 7/24 ulaşabilecekleri bir kontak kişi oluşturuldu. Bu sayede gemilerimizin yaşadıkları

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN DENETİM İSTATİSTİKLERİ (2021 YILI)			
MoU	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Yüzdesi
Paris MoU	193	1	0.52
Tokyo MoU	23	0	0
Bs MoU	251	0	0
Med MoU	102	1	0,98
US Coast Guard	20	1	5.0
Indian Ocean MoU	9	0	0
Abuja MoU	6	0	0
Riyadh MoU	4	0	0

atfetmekte, bu bağlamda üye ülke limanlarına uğrak yapacak gemilerimizin hazırlığının en üst seviyede olması için azami gayret sarf etmektedir. Paris MoU tarafından her yıl yayımlanan ve ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin denetim performanslarını Kara, Gri ve Beyaz liste olarak yayımlandığı performans listesinde üst sıralarda yer almak adına birçok uygulama Bakanlığımız tarafından geçmişten bugüne hayata sokulmuştur.

ticari yat ve yolcu gemilerimizin bölgesel üstünlüğünü kırmak adına Yunanistan tarafından çeşitli yaptırımlar hayata sokulmuş sadece o yıl dört adet Türk Bayraklı ticari yat Yunanistan tarafından tutulmuştur. Ancak denizcilik idaresi olarak geliştirdiğimiz kararlı tutum ve Türk ticari yatları liman devleti denetimi kapsamından çıkaran değişiklik sayesinde bu sorunun da üstesinden gelmeyi başardık.

herhangi bir sıkıntıya İdaremizce anında müdahale edilerek sorunun ortadan kaldırılması sağlandı. Türk bayraklı gemilerin Paris MoU denetimlerinde ülke bazında tespit edilen eksiklikleri ile söz konusu denetimler ile ilgili sorumlu kişilerin iletişim bilgileri <https://denizcilik.uab.gov.tr/paris-mou-denetimleri> adresinde yer almaktadır. Bu kapsamda, Paris MoU denetimi yapılması öncesinde, denetim sürecinde ve denetim sonrası sorumlu uzmanlarımızla bilgi alışverişinde bulunulması hayati önem arz etmektedir. Öte yandan ülkemiz, IMO tarafından atfedilen bayrak devleti sorumluluğunun bir bölümünü yerine getirebilmek için Türk Bayrağı taşıyan gemilerimize, gemilerin risk durumlarına ve sefer planlarına göre çeşitli periyotlarda ön sömve denetimleri adı altında kontroller gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda, uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerimizin genel kondisyonu, geçmiş denetimlerde tespit edilen eksiklikleri, Paris MoU hedefleme sistemindeki risk durumu gibi faktörlerinin gözetilmesi sonucunda çeşitli periyotlarda limanlarımızda bu gemilerimize yönelik olarak 2021 yılı içerisinde İdaremiz taşra teşkilatı uzmanlarınca 741 ön sömve denetimi gerçekleştirilmiştir. Bu sayede tespit edilen teknik/ISM eksikliklerin Türk limanlarında giderilmesi ve liman devleti denetimlerinde sorun yaşamamaları amaçlandı. Bu denetimlerin en iyi şekilde yapılmasının sağlanması amacı ile Denetim Uzmanlarımıza yönelik olarak IMO, EMSA (Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı) ve İdaremizce eğitimler, uzman değişim programları düzenlendi. Yine Denetim Uzmanlarımızın özveri ve gayretleri ile ön sömve denetimlerinin gemilerimizin limanlarda beklemelerine yol açmadan gerçekleştirilmesi sağlandı.

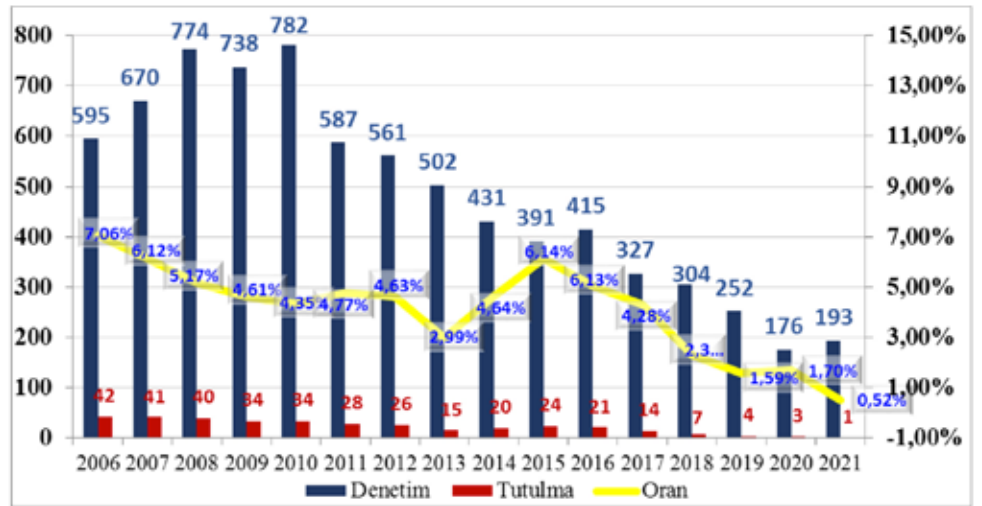
Paris MoU Beyaz Liste'deki yerimizin riske girdiği 2017 yılında çok farklı uygulamalar da geliştirdik. Bu kapsamda, 12 yaş üstü gemilere yoğunlaştırılmış denetim kampanyası düzenlenmesi, Türkiye uğrağı olmayan dolayısıyla ön sömve uygulamalarımızda denetlenemeyen gemilerimize yetkilendirilmiş kuruluşlar aracılığı ile program dışı denetimler yapılması, Paris MoU'da yıllık olarak uygulanmakta olan "Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyasının" (CIC) 3 ay öncesinde gemilerimizde uygulanmaya

başlanması, ülke bazında tutulmaların fazla olduğu ülkelere çıkış alan her gemimizin ön sömve uygulamasına tabi tutulması, belgelendirmesi uzak/yakın sefer olarak yapılan genel olarak kabotaj seferinde çalışmasına rağmen yılda bir kere de olsa yurt dışına sefer yapan gemilerin de belirli aralıklarla ön sömve uygulamalarına tabi tutulması gibi tedbirler uyguladık. Yurt dışında tutulma yaşanan gemilerde, tutulmaların kök nedenlerini tespit etmek söz konusu eksikliklerin tekrar etmesini önlemek amacıyla ilgili tarafların katılımıyla Genel Müdürlüğümüzde toplantılar gerçekleştirmekteyiz. Tutulan gemiler ile ilgili yayınladığımız talimat kapsamında söz konusu gemilere ilk Türk limanında program dışı denetim, DoC/SMC belgesini düzenleyen klas kuruluşu tarafından da ilave DoC/SMC denetimi gerçekleştiriyoruz.

Tabii ki, tüm bunların neticesinde de uygulanan yöntemin doğruluğu ve yapılan çalışmaların meyvesi alınmış ve ülkemiz Paris Memorandumu'nda beyaz bayrakta her geçen yıl üst sıralara doğru tırmanmıştır. 2020 yılında 25'inci sıradan 16'ıncılığa yükselmiştir. 2021

(Düşük risk gemiler için 36 ay) denetime tutulma hakkı kazanmış; gemilerimizin limanlarda ticari faaliyetlerinde gecikmelere sebep olabilecek gereksiz bekletilmesinin önüne geçilmiştir. Ayrıca bu durum, Türk Bayrağı'nın prestijini göstermesi adına önemli bir göstergedir.

Bu başarı, ülkemiz denizciliğinin bir başarısı olup, birlikte hareket ederek oluşturulan sinerjinin bir sonucudur. Bu başarının altında yıllar süren büyük çabaların, İdaremizce yapılan tecrübeli teknik personel istihdamının, mevzuat düzenlemeleri ve sahada verilen bütün gayretler ile uluslararası denizcilik mevzuatı ve düzenlemelerin milli mevzuata aktarılması, taraf olunmasa bile uluslararası antlaşmaların gereklerini yerine getirmede gösterilen çabalar ile mevzuatın ve düzenlemelerin uygulayıcılarının yetkinliklerinin artırılması yolundaki yatırımların yattığı hatırdadır. Bununla birlikte sektörümüzün rakiplerinden aldıkları yeni pozisyonu kaybetmemek için bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da tüm denizcilik paydaşları olarak daha özverili ve gayretli bir şekilde çalışmamız gerektiğini



yılı ise tarihin en düşük tutulma sayısı ve oranının yakalandığı yıl olmuştur. 2021-2023 (3 yıl) yılları performanslarının değerlendirileceği ve 2022 yılının yedinci ayında yayımlanması beklenen Paris MoU yıllık raporunda Türk Bayrağı'nın en başarılı ilk 10 bayrak devleti arasında yer alacağı öngörülmektedir. Bu sayede, Türk Bayraklı gemilerimiz, Paris MoU limanlarında daha seyrek periyotlarda

unutmamalıyız. Unutulmamalıdır ki; başarı süreklilik arz ederse anlamlı ve değerli olur. Bu bağlamda başta sahada özverili bir şekilde çalışan denetim uzmanlarımız, İdaremizde yoğun çaba sarf eden mesai arkadaşlarımız olmak üzere, gemiadamlarına, yetkilendirilmiş kuruluş çalışanlarına ve de katkı sağlayan tüm sektör paydaşlarına teşekkürlerimi sunarım.



www.avsglobalsupply.com

at 1500
ports
in 126
countries

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

Ege Bölgesi'ndeki bunker sektörü önemli başarılarla imza atıyor



* MUSTAFA ASLAN

Yeni yıl, yeni mevsim ve yeni dönemle beraber Covid-19 pandemisinin etkilerinden arınacağımızı öngördüğümüz / ümit ettiğimiz bir sürece giriyoruz. Her iş kolundaki iş yapış şekillerini ve gidişatı etkileyen pandeminin etkileri altında 2020 ve 2021 yıllarını geçirdik. Bir nevi herkesin elindeki korumayı ve içsel süreçlerini sağlamlaştırmayı ana hedefleri olarak aldığı bu dönemi geride bırakıyoruz.

DTO 13 numaralı Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komite Üyesi ve yine Odamızın meclis üyelerinden biri olarak; bu yazımda yukarıda belirttiğim pandemiden çıkış ümidi sürecinde, Ege Bölgesi'ndeki bunker faaliyetlerimizi, ön görülerimizi ve gidişatı paylaşmaya çalışacağım. Ege Bölgesi bunker faaliyetleri; Aliağa'da yerleşik olan akaryakıt üretim ve depolama işletmelerinin ana tedarikçisi olduğu, Kuzey'de Güney Marmara'dan başlayan



Güney'de de Antalya'ya kadar uzanan 20'den fazla ikmal noktasını kapsayan önemli bir iş koludur. Bu iş kolunun iki önemli alt kırılımı vardır: Gemi yakıt ikmalleri ve yat yakıt ikmalleri.

YAT YAKIT İKMALLERİ

Batı Anadolu sahil şeridimiz, Ege ve Akdeniz sahillерinin en güzel seyir noktalarını barındıran çok kıymetli bir milli değerdir. Ülke olarak, özel sektör ve kamu inisiyatifi ile bu değeri olabildiğince yüksek bir milli ekonomik değere taşımak adına yoğun çalışmalar yapıyoruz. Bu milli değerın en büyük avantajlarından biri de Avrupa kıyılarına yakın olmak ve Yunanistan'a komşu olmaktır. Anadolu'ya yakın, Yunan Adaları için de tersi geçerlidir.

Bu avantajın ne kadar değerli olduğunu, pandemi sürecindeki deniz hudut kapılarının kapalı olduğu dönemde, bu değerden mahrum kalınca ilgili taraflar oldukça net olarak gördü ve hissetti.

Yat yakıt ikmallerinin gerçekleşmesi için, başta komşumuz olan Yunan suları veya

diğer Avrupa suları ile Türkiye arasında trafik olması gerekir. Bu trafikten yoksun olan Türkiye Yat Yakıt İkmal Sektörü %60'ın üzerinde bir kayıpla 2020'yi tamamladı. Bu kaybın bir kısmını Yunanistan tarafından 2021'de hafifletilen seyir yasakları ile düşürmeye çalışsa da; yasakların açılmasının kademeli olması kaybın devam etmesine sebep oldu.

Şu andaki durumda ise, Anadolu'ya yakın olan Yunan Adaları'na özel yatların seyirleri serbest. Ama bu serbestiye ağustos ayında kavuşabildiğimiz için; belirtmeye çalıştığımız gibi; 2021 yılı, 2020'ye kıyasla kısmen iyi de olsa, 2019 yılına göre oldukça düşük seyretti. 2022 mevsimine girerken ise, pandeminin etkilerinin azalıyor olması ve ağustosta realize olmuş olan Yunan sularına trafik serbestisi sektörü umutlandırıyor, 2019 figürlerine yaklaşabilme ümidi yeşeriyor.

Türkiye'nin Avrupa'ya yakın olması, ama Avrupa Birliği'nde olmaması durumuna sahip benzer bir diğer ülke Montenegro'dur. Pandemi döneminin



ilk senesi 2020'de Montenegro'daki yat yakıt ikmalleri yalnızca %10 (Türkiye'de %60'dan fazla) daralmıştır. 2021 yılında ise, 2019 yılı hacmini geçmiştir. Montenegro'nun en büyük avantajı, komşusu olan diğer Avrupa Birliği ülkelerinin deniz hudutlarını Montenegro'ya kapatmamış olması ama hemen yakınındaki Arnavutluk'a kısmen kapatmış olmasıdır. Bu kıyastan görüleceği üzere; konu yalnızca pandemi veya pandemiyi nasıl yönettiğiniz değil; pandemi yönetiminizin dışarıdan nasıl algılandığı ve komşularınızın size diplomatik bakışıdır. Kanımca pandemi bahanesi ile Yunanistan farklı milli menfaatlerine göre hudut kapılarını kapalı tutmuştur. Ancak bunun her iki tarafa da zararı oldukça nettir.

2022 mevsimimin önemli bir etkin değişkeni ise, Türk Lirası'ndaki değer kaybı olacaktır. %100 ithal olan yakıt fiyatlarının, TL'nin düşen değeri ile döviz cinsinden nispi olarak ucuzlaması tabii ki söz konusu değildir. Ancak sularımıza gelen bu büyük tekneler yalnızca yakıt ikmaline gelmemektedir. Yakıt ile beraber birçok farklı hizmeti de aldıkları için, Türkiye bu yatlar için kıyasen ucuzlamıştır. Bu da, sektörü olumlu etkilemesi beklenen parametrelerden

biridir. Bu parametreler dışında, Türk yatçılık sektörü tüm paydaşları, altyapısı, yatırımları, hizmet rekabeti ve insan kaynağı kalitesi açısından Akdeniz Çanağı'ndaki birçok ülkeden çok iyi durumdadır. Bu rekabet avantajı da mutlaka pandemi kayıplarını toparlamasında, önemli bir güç olacaktır.

GENEL DEĞERLENDİRME

Ege Bölgesi her ne kadar yat yakıt ikmalleri ile daha öne çıksa da; hacmin büyük ve maliyetleri belirleyen kısmı gemilere yapılan yakıt ikmalleridir. Gemi tarafında en yüksek hareket Aliğa'daki limanlar ve çeşitli işletmelere ait iskelelerdir.

Oldukça önemli Petro-Kimya tesislerinin, önemli konteyner terminallerinin olduğu, kuru yük tarafında da oldukça önemli hacimlerin elleçlendiği Aliğa Bölgesi ile beraber İzmir Limanı, Dikili Limanı, Çeşme Limanı, Marmaris Limanı, Kuşadası Feribot Limanı, Bodrum Feribot Limanı, vb. Ege Bölgesi'ndeki ticari gemi hareketinin önemli unsurlarıdır. Ege Bölgesi'nde Aliğa'daki gemi ikmallerinin büyük bir kısmı barge (deniz tankeri) ile Aliğa dışındaki limanlarda ise, deniz aşırı mesafelerin uzak olmasından dolayı, ikmaller kara tankeri ile yapılmaktadır.

ALİAĞA BUNKERS ONLY

Ege Bölgesi bunker faaliyetleri içinde, en güncel ve önemli konumuz transit geçiş sırasında yapılamayan bunker ikmalleridir. Ege Bölgesi'nde, İstanbul'dan farklı olarak, transit geçişlerdeki transit bunker ikmallerine izin verilmemektedir. Bu da, bölgenin önünde büyük bir engel ve aynı zamanda büyük bir fırsattır. Gemilerin en büyük giderlerinden biri akaryakıt maliyetleridir. Bu çerçevede, yakıt alacakları limanı yakıt alım şartlarına göre seçip, diğer ihtiyaçlarının birçoğunu da bu limanda tedarik etmektedirler. Aliğa'da başlayacak transit geçiş yapan gemilere yakıt ikmal (Bunkers Only) yalnızca yakıt satışları ve ihracatı arttırmayacak; ayrıca diğer gemi hizmet ve ürün satış ve ihracatını da (kumanya, acentelik, personel değişimi vb.) arttıracaktır. Bu çerçevede; Aliğa Limanı'nda açıkta yapılacak transit yakıt ikmallerinin (Aliğa Bunkers Only) orta vadede bölgede; direkt ve dolaylı olarak, yıllık USD 100.000.000 (yüz milyon Amerikan Doları)'lık ilave bir ticaret ve ihracat hacmi yaratması beklenmektedir. Bu konuda; DTO 13 numaralı Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi olarak, DTO Aliğa Şubesi Yönetimi ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu olarak oldukça uzun süredir gerekli çalışma, temas ve faaliyetler yürütülmektedir. Tamer Kıran Başkanımız her ilgili platformda konunun önemine dikkat çekmektedir. Bizler de, başta komite başkanımız Mustafa Muhtaroglu olmak üzere, komite ve meclis üyeleri olarak ilgili mercilere ve DTO içinde konunun iletişimini gerçekleştirmekteyiz. Bu vesile ile konuyu bu yazı ile bir kez daha gündeme getirmek isterim. Aldığımız geri dönüşler, konunun yakın zamanda çözüleceği yönündedir. Dileriz bu şekilde gerçekleşir ve gerek bölgemiz gerekse ülkemiz için önemli bir gelir fırsatını daha fazla kaçırmamız oluru.

GENEL DEĞERLENDİRME

Ege Bölgesi'ndeki bunker sektörü, İstanbul'dan sonra ülkemizdeki en büyük öneme sahip bölgedir. Bölgedeki

liman işletmelerinin arkasında yer alan Ege ve Akdeniz Bölgeleri'nde; çok önemli tarım alanları, sanayi kuruluşları, lojistik tesisler gibi ihracata konu arz yaratan ekonomik süreçler varken; çok güzel sahilleri, doğa harikası turistik yerleri, tarih ve kültür dolu ziyaret yerleri gibi turist çeken ve deniz turizmine talep yaratan değerleri de vardır.

Bu değer ve süreçlerin mutlaka başta Avrupa'ya ve tüm dünyaya ulaştırılması veya bu değerlere ulaşmak isteyen kişilerin Ege Bölgesi'ne getirilmesi gerekmektedir. Bu da, hepimizin içinde olduğu denizcilik sektörü ile mümkündür ve bunun en önemli tedarikçi sektörlerinden biri de Ege Bölgesi bunker sektörüdür. Ege Bölgesi'nde hacim olarak; yat yakıt

ikmalleri, gemi yakıt ikmallerine göre çok daha düşük olsa da; yaratılan katma değer, ekonomiye ve yatçılık sektörüne çarpan etkisi, deniz turizmine verdiği destek ve hizmet verilen turist profili göz önüne alındığında; bölge için oldukça önem arz etmektedir.

Diğer taraftan gemi yakıt ikmalleri olmasa, maliyetler yükseleceğinden, Ege Bölgesi'nin yat yakıt ikmallerindeki Akdeniz Çanağı'ndaki büyük kazanım ve başarıları olamazdı. Bu iki alt kırılımın, birbirini oldukça olumlu etkilediğini ve iyi bir sinerji yarattığını belirtmek yanlış olmayacaktır. Yat yakıt ikmallerinin bölgedeki önemine değinmişken, diğer çok önemli bir sürecin de burada altını çizmek gerekecektir. Tüm dünyada yeni nesil yatların hepsi düşük kükürt (10

ppm) motorin tercihinde ve talebinde bulunmaktadır. Bu talep birçok limanda hakkıyla karşılanamazken, Ege Bölgesi'nde bunker sektörü dışında ayrıca gelişmiş akaryakıt sektörü ve bileşenleri sayesinde, 10 ppm ürün de çok rahat tedarik edilebilmektedir. Bu da Ege Bölgesi'nin, uzun vadede daha da önemli olacak, rekabet avantajlarından biridir. Umarım yazımın başından itibaren değinmeye çalıştığım, olumlu etken ve beklentiler sektörümüze ve ülkemize beklediğimiz katma değeri yaratsın. Pandemiden uzak, bereketli, mutlu ve huzurlu bir 2022 sezonu ve yılı diliyorum.

*** ASMİRA GROUP**
YÖNETİM KURULU BAŞKANI / CEO

OCAK 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	518.750	690.000	757.500
Piraeus	490.500	647.500	708.250
Malta	463.500	612.500	715.500
Novorossissk	445.000	534.500	724.000
Ceuta	493.750	612.000	724.000
Gibraltar	493.750	612.000	724.000
Rotterdam	445.500	567.000	669.750
Fujairah	482.750	630.000	793.750
Singapore	460.000	641.500	700.500
Brent 82.51			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	542.000	725.000	785.000
Piraeus	489.500	691.000	761.500
Malta	504.500	667.000	763.000
Novorossissk	502.250	585.000	785.000
Ceuta	513.000	642.000	770.500
Gibraltar	513.000	642.000	770.500
Rotterdam	472.000	606.500	731.000
Fujairah	498.000	680.000	810.000
Singapore	480.000	674.500	754.000
Brent 85.00			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	562.000	742.000	807.000
Piraeus	501.000	713.000	784.000
Malta	528.000	683.000	787.000
Novorossissk	520.000	625.000	820.000
Ceuta	529.000	681.000	795.000
Gibraltar	529.000	681.000	795.000
Rotterdam	485.000	651.000	760.000
Fujairah	508.000	687.000	815.000
Singapore	493.000	692.000	772.000
Brent 80.78			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	556.500	735.000	805.000
Piraeus	518.000	734.500	787.000
Malta	532.000	674.000	785.000
Novorossissk	513.750	714.000	798.500
Ceuta	529.500	675.000	796.000
Gibraltar	529.500	675.000	796.000
Rotterdam	491.000	647.000	764.000
Fujairah	521.500	682.000	822.000
Singapore	500.000	667.000	762.500
Brent 87.38			

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

TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

For the maritime industry, this is more than a moment of change. It's a time for transformation. Never have the decisions it faces been so complex. Nor their consequences ever mattered more. As a trusted voice of the industry, we help decision-makers throughout the maritime world to make purposeful and assured choices. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore our solutions.



Learn more:
dnv.com/maritime



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

YATIRIMLARIMIZ İHTİYAÇLARIMIZA GÖRE ARTARAK DEVAM EDECEK



MAHMUT IŞIK
CEO - MEDKON LINES

Öncelikle 2021 yılını değerlendirmek gerekirse sizin için nasıl geçti?

2021 senesinin öncelikle konteyner hat işletmecileri, denizcilik camiası ve Medkon için çok özel bir süreç olduğunu söyleyebiliriz. Bu sürecin iyi ya da kötü olması yanında hepimiz için bir şeylerin değiştiği; farklı bir sürecin başlangıcı olduğu kanısındayız. Bu süreci iyi değerlendiren, sürecin dinamiklerini iyi anlayan ve bunlara göre kendisini

hazırlayan şirketler için çok iyi bir süreç başlangıcı olacağını düşünüyorum. Medkon Grup Şirketleri olarak biz, 2021 senesini elimizden geldiği ölçüde doğru analiz edebilme ve doğru geçirme çabası içinde olduk.

Buna göre yatırımlarımızı 2021 yılında gerek kara taşımacılığı ve gerekse deniz taşımacılığı tarafında devam ettirerek, bize göre verimli bir şekilde tamamlamış olduk.

“

Artan taleplerle birlikte yatırımlarını hızlandıran Medkon Lines 2021 yılında filosuna beş gemi daha ekleyerek 11 gemi sayısına ulaştı. Pandemi sürecinin iyi anlaşılması ve sürecin iyi değerlendirilmesi neticesinde Türk denizciliğini iyi bir noktaya geleceğine inandığını ifade eden Medkon Lines CEO'su Mahmut Işık ile gelecek hedeflerini, yaptıkları yatırımları ve piyasaların durumunu değerlendirdik.

”

Küresel ticaretteki hareketlilik taşımacılık piyasasını yeniden şekillendiriyor. Bu şekillenme ile birlikte gemi alım satımları da etkileniyor. Sizin bu konudaki görüşleriniz neler?

Medkon olarak biz 2021 senesinde filomuza beş gemi daha ekleyerek, toplamda şirketimize ait olan 11 gemi sayısına ulaşmış olduk. Gemi alımlarında piyasa şartları ve alınacak gemilerin çok iyi seçimi ile beraber ciddi fiyat

artışları öncesinde bu şansımızı yeterince kullanabildik. Halihazırda artan fiyatlar ile beraber piyasada devam eden gemi arayışımız olmasına rağmen şu anda gemi alımı konusunda çok dikkatli olunması gereken bir süreçten geçildiğinin farkındayız. Bilindiği gibi tüm dünyada konteyner taşımacılığı yaklaşık 6 bin 300 adet gemi ile devam ediyor. 2022 senesinde konteyner taşımacılığının çok ciddi artışlar olmadan, yaklaşık 230 milyon TEU konteyner taşınması ön görülmekte. Pandemi süreci öncesinde gerek gemi kiralalarının çok düşük olması, gerek yatırımcı armatörün değişecek yakıt regülasyonları nedeni ile hangi tip ve büyüklükte gemi ihtiyacı olması konusunda önünü çok fazla görememesi nedeni ile yeni gemi yatırımına çok sıcak bakmaması ile geçti.

Pandemi başlangıcı sonrasında gemilerin ve konteynerlerin limanlarda elleçlenme süreçlerinin uzaması nedeni ile halihazırda yapılan servislerin daha fazla gemi ihtiyacına sebep olduğundan özellikle hareket kabiliyeti ve limanlarda kalış sürecinin kısaltılması nedeni ile daha çok feeder tabir edilen ufak tonaj gemilere ihtiyacın çok ciddi oluşmasına; buna göre de talep ve arz dengesizliği nedeni ile gemi kiralalarının (özellikle belirtilen ufak tonaj gemilerde) ciddi artışlarına neden oldu. Sonuç olarak da gemi fiyatlarında ciddi artışlar yaşandı. Aynı tonaj ve vasıflarda olan 2020 senesi ve öncesinde yaklaşık 2-5 milyon USD civarında satılan gemilerin fiyatlarının günümüzde 12-21 milyon USD seviyelerinde alıcı bulmasına neden oldu. Bu süreci biz daha önceki yıllarda, özellikle 2008 öncesinde yaşayan firmalar olarak elimizden geldiğince daha temkinli yönetmemiz gerektiği kanısındayım.

Özellikle daha önce piyasada alıcı bulamayan gemilerin, yani yakıt tüketiminin çok fazla olduğu, ticari ömrünün çok az olacağı ülkelerde yapılan ve piyasadaki güzel navlunların dönüşümünde veya daha öncesinde operatif olmayacağına inanılan çok fazla geminin piyasada satılmakta olduğu



görüyoruz. Bu gemilerin rahatlıkla alıcılar bulunduğu bir sürecin yaşanması sebebi ve ek olarak mesleği armatörlük olmayan ve gemi işletmenin dinamiklerini çok fazla bilmeden gemi sahibi olma çabalarında bulunan ticaret insanlarının piyasada alıcı olmaları sebebi ile bu dönemde alınan yanlış gemiler nedeni ile sıkıntı yaşayabileceklerini düşünerek hareket etmekteyiz. Sonuç olarak gemi arayış sürecimiz devam ederken, bizler bu işin çok uzun soluklu olduğunun bilinciyle hareket ederek, işimize göre doğru olduğuna inandığımız ve bizimle beraber çok uzun seneler piyasaya hizmet edebilecek gemilerin bugünün şartlarına uygun fiyatlara bulunması halinde yatırımlarımıza devam etme kararındayız.

Bu süreçte Medkon ne gibi gelişmeler, yenilikler yaşadı?

2021 senesi ve devam eden 2022 senesi içinde yeni hatlar ve seferler ile özellikle yeni konteyner alımları, kara nakliyesi, depolarımızda filo artışları, makine teçhizat yatırımları, kabotaj servisimize yeni ve daha büyük kapasiteye sahip bir gemi alımı, tüm bölgelerde yeni ofis alımları ve bunlardan çok daha önemli olduğuna inandığımız Medkon ekibinin nitelikli insan ve kaliteli iş mantığı ile aramıza yeni katılan ve katılacak personel ve her geçen gün ekibimizin artan işlerinde yardımcı olacağına inandığımız

soft ware yatırımları ile devam ediyor. Ek olarak gurur duyduğumuz ve hizmete soktuğumuz "Medkon Akademi" var. Bünyesinde gerek şirket içerisinde tecrübe, bilgi ve beceriye sahip olan, gerekse şirket dışından meslek duayenlerinin, tüm Medkon çalışanlarına sektöre dair çeşitli eğitimler vermesiyle yolumuza devam etmekteyiz. Ayrıca pandemi sürecinde tüm ekibin özellikle iş yerinde geçirdiği zamanın hem öğrenim açısından, hem de kaliteli zaman geçireceği ve eğleneceği zeminlerin hazırlanmasına önem verdik. Buna göre gerek istirahat zamanlarımızda, gerekse beraber takım ruhu ile eğlenme zamanları oluşturarak bu sürecin ve bundan sonraki süreçlerin çok daha verimli geçmesine önem gösterdik

Konteyner piyasasındaki arz sıkıntısından bahsedelim biraz da... Sizin görüşleriniz nedir bu konuda? Bu durumun size yansımaları nasıl oldu?

Biz bu sıkıntılı sürecin öngörülmesi ile beraber 2020 senesi başından itibaren konteyner filomuzu 17 binTEU kapasiteye arttırmak için gerekli anlaşmaları yaptık ve bugün gelinen noktada servis verdiğimiz tüm seferler için yeterli konteyner kapasitesine ulaştık. Bunu yaparken Medkon kalitesine yakışır vaziyette ve özelliklere sahip konteyner alımlarına yani işimizin ve çalıştığımız

bölgelere özel ürettirdiğimiz niteliklere sahip konteynerlerin yatırımının yapılmasına özen gösterdik. Bu seneki hedefimiz 2022 sonuna kadar açılacak yeni hatlar ve mevcut hatlarımızdaki kapasite artışı göz önünde tutularak 22 bin TEU kapasitesine ulaşmaktır. Mevcut durumun devam eden pandemi ve artan yük hacmi ile beraber en azından 2023 ortalarına kadar devam edeceği düşünülerek buna göre yatırımlarımız ihtiyaçlarımıza vabeste artarak devam edecektir.

Uzmanlar 2022 ve sonraki yıllar için fiyatların yükseleceği, ekonomik dalgalanmaların artacağı yönünde uyarılarda bulunuyor. Hazırlıklıyd diyebilir misiniz?

Daha önce belirttiğim gibi özellikle seferlerimize etki eden ana gider kalemleri olan, gemi kiralari, yakıt fiyatları, limanlarda kalış süreleri ve liman masraflarının düşmemesi halinde bu sene navlun fiyatlarında bölgesel ve dönemsel bazı düzeltmeler dışında herhangi bir indirim olması söz konusu değil. Seferin maliyetine etki eden yukarıda belirtilen kalemlerde çok ciddi artışlar yaşanırken bunun etki ettiği sefer maliyeti ve bu durumda slot tabir ettiğimiz seferde yaşanan her konteyner taşıma hüccresinin maliyeti otomatik olarak artmakta. Örnek verilmesi gerekirse; daha önce 5 bin USD olan en düşük kapasiteli günlük gemi kiralalarının bugün geldiği fiyatlar 21 bin USD'dir. Daha önce beher tonu yaklaşık 230 USD olan yakıtların fiyatları bugün yaklaşık 720 USD'lere kadar çıkmış durumda.

Bu durumda maalesef giderek artan maliyetlerin taşımacılığa yansıtılması zorunlu olup, buna göre fiyatların düşmesinin çok mümkün olamayacağı ön görülmektedir. Biz Medkon olarak bir durum analizini yaparak, elimizden geldiğince sefer maliyetlerinde en uygun piyasa şartları dahilinde ararken, aynı zamanda seferlerimize etki eden tüm işlemleri gözden geçirerek hat işletmeciliğinde oluşan tecrübemizi ve bu konuda kabiliyetli ekibimizi en uygun maliyete doğru hazırlamaktayız.

Şirketinizin kısa ve orta vadedeki hedeflerinizi sorsak neler söylersiniz?

Öncelikli hedefimiz; hep daha kaliteli ve güvenli işlerin yapılması olup, deniz taşımacılığında güvenin ne kadar önemli olduğunun bilinciyle yukarıda belirttiğim gibi hali hazırda bu işin beraberce organize ettiğimiz tüm ekibimizin çok daha eğitilmiş ve yaptığı işin bilincinde olduğu süreçlerin iyileştirilmesi. Bununla beraber kısa vade dediğimiz 2022 ve 2023 senelerindeki hedeflerimiz; organik büyümelerle halihazırda 12 olan hizmet verilen ülke sayısının artırılması olacak. Dolayısıyla sefer sayıları, gemi sayısı ve ekipman sayılarımızın artırılması hedeflenip; bunların oluşmasında hırslarımız ile hareket etmek yerine, daha mantıklı ve bize güvenen tüm müşterilerimizin bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da kesinlikle güvenlerine layık olunan hizmetlerle devam etmemiz önceliğimizdir. Uzun vade hedeflerimiz ise; yüzde yüz bir Türk armatör ve hat işletmecisi yapısı olarak ülkemizin kazanımları doğrultusunda Türkiye'den çıkış yapan veya ülkemize gelen tüm yüklerin olduğu, özellikle Karadeniz ve Akdeniz'in tüm ülkelerine ve bu ülkeler arasındaki taşımaların organizasyonu ile bunların tamamlayıcı hizmeti olduğunu düşündüğümüz uluslararası ve yurtiçi kara taşımacılığı, konteyner depolama hizmetleri ve taşımanın diğer şekilleri ile birleştirilen multimodal taşımaların tüm alanlarında, öncelikle ülkemiz taşımacılığı yanında tüm denizcilik camiasına faydası olabilecek yapılar oluşturarak, bu doğrultuda emin adımlarla hareket etmeye devam edeceğiz

Aynı zamanda kara taşımacılığı yapıyorsunuz. O alandan da bahsedebilir misiniz?

Kara taşımacılığındaki önemin ve tamamlayıcı hizmet olmasındaki yararın her geçen gün daha fazla artacağına farkında olup; halihazırda yaklaşık 120 adet olan özmal çekici ve dorse sayımızı bu sene yeni alımlımızla yaklaşık 180 adede çıkarmış bulunmaktayız. Hizmet verdiğimiz tüm bölgelerde limandan limana yapılan taşımalarımızı, kapıdan

kapıya yapmak üzere tüm bölgelerde çalışmalarımız devam etmektedir.

Düzenli hat konteyner taşımacılığına ilaveten, proje taşımacılığı, gemi acenteliği vs. gibi farklı hizmet alanlarınız da var. Biraz bahsedebilir misiniz?

Proje taşımacılığı çok bilinmese de önemi çok büyük olup, dünyada bu hizmeti verebilen çok az firma mevcut. Bu firmaların özelliği ise buna uygun gemi ve ekipmana, ayrıca en az bunun kadar değerli olan know howa sahip olmaktır. Bu konuda giderek artan tecrübemiz ve kapasitemiz ile emin adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz. Gemi acenteliği konusunda ise kar amacı gütmeyen 12 ülkede yer alan Medkon'a ait 26 ofisimizde tüm Türk armatörlere açık olarak ve özellikle zor bölgeler olan Kuzey Afrika ülkelerinde, yanında olan Avrupa ve Karadeniz limanlarındaki ofislerimizde acentelik veya koruyucu acentelik konularında elimizden geldiğince desteğimizi esirgemiyoruz. Bu bizim bir Türk şirketi olarak meslektaşlarımıza ve Türk denizcilik camiasına olan elimizden gelen tüm yardımların yapılabilmesi ve bunların yapılması sırasında herhangi bir ücret beklentisi olmadan devam etme sürecimizdir.

Son olarak yeni dönem için nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Bugün yaşadıklarımızın hazırlanma süreci olduğunun bilincinde olarak; tüm Türk armatörleri ve denizcilğe gönül vermiş tüm şirketlerimin bu durumda hazırlıklı olması, sağlam adımlarla ilerlemesi gerektiğine inanmaktayım. Bu durum doğru değerlendirilir ve kullanılırsa Türkiye'nin ve denizcilik camiasının ilerlemesi için çok ciddi fırsatlar gelecektir. Yeter ki, bizler bunu ülkemize ve camiamıza güzel fırsatlar olarak değerlendirerek, denizciliğin Türkiye'de daha ileri gitmesine katkıda bulunalım. İnanıyorum ki, iyi işler yaparsak ülkemizin çok daha güzel yerlere gelmesine katkıda bulunup sürecin hızlandırılmasını sağlarız. Umarım 2022 senesi tüm denizcilik camiasına çok güzel kazanımlar sağlar...



Yönümüz Sizsiniz.

MEDKON
LINES

www.medkonlines.com

RO-RO TAŞIMACILIĞI VE ÜLKEMİZ UYGULAMALARI



* ÜNAL BAYLAN

Küreselleşme; gelişmiş ve gelişmekte olan tüm ekonomilerin, sürdürülebilir ve rekabetçi taşımacılık sistemlerine sahip olmasını gerektirir. Bu bağlamda taşımacılık, bir ülkenin küresel rekabet ortamında güçlü olarak yer almasında önemli bir yapı taşıdır. Yoğun rekabet ortamında, değişen üretim ve dağıtım yöntemlerine cevap veren bir tedarik zinciri yönetimi, bir maliyet unsuru olması yanı sıra asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve taşımacılık maliyet kalemlerini azaltarak finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görülmektedir. Uluslararası ticaret trafiği açısından bakıldığında ise, ithalat ve ihracat işlemine konu eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar geçen süreçte oluşan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları firmaların müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını da etkileyerek rekabet gücü bağlamında önemli bir rol oynamaktadır. Avrupa'da olduğu gibi, Türkiye'de de

yüklerin hareketinde karayolu halen baskın bir taşımacılık türüdür. Bu durumun başlıca nedeni, ülkenin Asya-Avrupa ulaşım ağı üzerindeki stratejik coğrafi konumu ve karayolunun ulusal ekonomideki destekleyici rolüdür.

Türkiye'nin karayolu taşımacılık sektörü, yük ve yolcu taşımacılığında %90'ına yakın pazar payına sahiptir ve bu aşırı bağımlılıktan kurtulması gereklidir. Uluslararası platformlarda, sadece karayolu taşımacılığına bağlı olan bir taşımacılık sisteminin, orta vadede sürdürülebilir olmadığı varsayılmaktadır. Sürekli artan ve çeşitlenen taşımacılık taleplerini karşılamak için, tüm ulaştırma mod ve teknolojilerinin verimli bir şekilde birleştirildiği sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi kaçınılmaz bir konu olarak gündemde yerini almıştır. Bu bağlamda, dış ticaret ve taşımacılık zincirinin etkin bir şekilde entegrasyonunu sağlamayı amaçlayan kombine taşımacılık kavramı üzerinde odaklanılmış ve bu taşımacılık modeli ülkelerin ulaştırma ile ilgili politikalarının merkezinde bir yer bulmuştur.

KOMBİNE TAŞIMACILIK DÜNYA EKONOMİSİ İÇİN ÖNEMLİ

Ülkemizden Avrupa'ya gerçekleştirilen ihracatın önemli bir bölümünün karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi beraberinde riskler de getirmektedir. Özellikle sınır kapılarımızda yoğunluk yaşandığı dönemlerde önemli bekleme süreleri oluşabilmekte, yüklerin alıcılarına ulaşmasında önemli gecikmeler yaşanabilmektedir. Bu doğrultuda, ihracat hedefinin gerçekleştirilebilmesi açısından karayolu taşımacılığımızda kullanılan rotaların özellikle Ro-Ro taşımacılığı kullanılarak çeşitlendirilmesi büyük önem arz etmektedir

Kombine taşımacılık, dünya ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu rol, teknolojiye gelişmeler ve artan çevresel duyarlılık

sonucunda her geçen gün daha da önem kazanacaktır. Kombine taşımacılık, farklı taşımacılık türlerinin avantajlı yanlarını kullanarak taşımacılık lojistiğinin ideal hale getirilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu bağlamda, intermodal/kombine taşımacılığın uluslararası ticareti geliştirecek bir faktör olduğu düşünüldüğünde tüm ülkeler, bu yönde politikalar hazırlamakta ve teşvik mekanizmaları oluşturmaktadır. Ancak, bu alanda oluşturulacak politikalar, güçlü bir yasal zeminde kombine taşımacılığı düzenleyen kuralları içeren stratejiler ile bu stratejilerin uygulanması ve takibine yönelik planlarla da desteklenmelidir. Teknolojik ve operasyonel özellikleri açısından, multimodal, intermodal veya kombine taşımacılık; aynı yükün, çıkış yerinden varış yerine sevkiyatı için iki veya daha fazla taşımacılık modunun kullanılmasına odaklanmaktadır. Bu durum ekonomik nedenlerden veya fiziksel-coğrafi koşullardan kaynaklanmaktadır.

Kombine/Intermodal taşımacılık; yükün, çıkış yerinden (üretici) varış yerine (nihai alıcı), arka arkaya, birden fazla taşımacılık türü kullanılarak taşınmasıdır. Modlararası aktarmada yüklerin kendisi elleçlenmez. Kapıdan-kapıya hizmeti öngören kombine taşımacılık, prensip olarak, kombine taşıma operatörü ile yapılan tek bir sözleşmeye dayanır ve bu sözleşme; tüm süreçle ilgili bütün sorumluluğu söz konusu operatöre verir. Bu özellik, malların kapıdan-kapıya ulaştırılması sırasında birden fazla sözleşme yapılmasını gerektiren tek modlu taşımacılık yönteminden, kombine taşımacılığı ayıran en önemli özelliktir.

Kombine taşımacılık, minimum iki taşıma türünün kullanılması bakımından intermodal taşımacılık türü ile benzerlik gösterse de, aralarında farklılıklar olduğu görülmektedir. İki lojistik servis türünü birbirinden ayıran en önemli fark, kombine taşımacılıkta yükün, onu taşıyan araçla birlikte bir başka taşıma aracına

yüklenmesidir. Yani aktarım sırasında yük taşıma aracından ayrılmadan diğer taşıma aracına aktarılmaktadır. Bu sebeple de kombine taşımacılıkta yükün elleçlenmesi, aktarma yapılması gibi lojistik süreçler yaşanmamaktadır. Ayrıca kombine taşımacılıkta, ikinci taşıma aracına yüklenen ilk taşıma aracı genellikle karayolu aracı olmaktadır. Bu da bize kombine taşımacılığın çoğu zaman karayolu taşımacılığıyla başladığını ve operasyonun yine karayolu taşımacılığı ile sona erdiğini göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığı, diğer ulaştırma modları ile entegre edilerek, çoklu taşımacılık (multimodal) çerçevesinde hizmet verebilmektedir. Çoklu ulaştırma sistemleri, ekonomik ve çevreci üstünlükleri bulunan, uluslararası politikalar tarafından desteklenen bir taşımacılık sistemidir. Çoklu (multimodal) taşımacılık sisteminin amacı, her taşıma modunun en avantajlı yönlerini kullanarak hızlı, güvenli, çevreye duyarlı, güvenilir ve kapıdan kapıya sürdürülebilir taşıma hizmetleri sunmaktır.

Ro-Ro taşımacılığı özellikle denizyolu-karayolu ve denizyolu-demiryolu bağlantılarını kullanabilmesiyle büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Ro-Ro kelimesi, İngilizce Roll-on/Roll-off kelimelerinin kısaltılmış şekli olarak kullanılmaktadır. Temel olarak taşınan yüklerin özelliğini ifade eden bu kavram, yüklerin kendi kendilerine hareket edebilmelerini sağlayan veya yardımcı bir tekerlekli aparat ile gemi içerisinde hareket edebilmesini gerektiren çeşitli yük grupları için kullanılmaktadır. Otomobil, tır kamyon gibi kendi hareket yeteneğini kendisi sağlayan araçların dışında, yardımcı bir araç ile çekilip itilebilen treyler veya semi treylerler de Ro-Ro yük sınıfına dahildir.

Ro-Ro gemileri; tekerlekler üzerinde yükleri bulunan özel taşıyıcıları taşıyan ve bu amaçla inşa edilmiş yük gemileridir. Ro-Ro taşımacılığı, lokomotif, vagon, kendi tekerleği ile hareket edebilen veya çekilebilen-itilebilen araç, makine ve nakil vasıtalarının taşınmasını içermektedir. Ro-Ro taşımacılığı; tahliye ve yükleme hızı nedeniyle gemilerin liman giderlerinin düşük olması, bu gemilerin

yüksek seyir hızlarına sahip olması ve operasyon sürelerinin kısalığından dolayı daha fazla sefer yapılabilmesi, karayolu araçlarındaki yüklerin müşterilere daha kısa sürede ulaşabilmesi ve genelde düzenli seferler şeklinde çalıştığından lojistik planlamasında sürprizlere açık olmaması sebebiyle önemli avantajlara sahiptir.

Lojistik şirketlerinin kâr marjına direkt etkisi olan Ro-Ro taşımacılığı, araçların amortisman maliyetlerini düşürmekte ve tamir ve bakım maliyetlerini azaltarak ömrünü uzatmakta ve yakıt maliyetlerinin azalmasını sağlamanın yanı sıra değişik ülkelerdeki vize, sınır, gümrük ve bekleme sorunlarından kurtulmaya imkan vermektedir. Direkt maliyetlerin dışında, karayolu taşımacılığının sebep olduğu dolaylı maliyetler ve dışsal maliyetler de (trafik yoğunluğu, karayolu maliyeti, kazalar, gürültü vb.) Ro-Ro taşımacılığı sayesinde azalmaktadır.

RO-RO TAŞIMACILIĞININ AVANTAJLARI

Ro-Ro taşımacılığında ayrıca liman sahasına kadar çekici tarafından getirilen dorselerin boyutlarında da standardizasyon sağlanması sayesinde sadece kasanın taşınması ve varış limanında başka çekici tarafından iç bölgelere taşınmasını sağlayan modüler yapısı sebebiyle de caziptir. Bu sayede taşıtan diğer ülkelerde yapacağı işbirliği anlaşmaları ile birlikte personelin pasaport, vize vb. işlemlerinde de kolaylık sağlanmış olmaktadır. Yine gemiye yüklenen araçlar da standart olduğundan bunların emniyetli bir şekilde bağlanmasında ve emniyetlerinin sağlanmasında da gemicilik bilimi bakımından kolaylık bulunmaktadır.

Modern Ro-Ro gemileri hemen hemen her boyuttaki rıhtıma kolaylıkla yanaşabilmekte, rampaları sayesinde herhangi bir ilave altyapı düzenlemesi gerekmeden yük operasyonlarını tamamlayabilmektedir. Bu sebeple bu limanların fiziksel altyapı yatırımları bakımından da konteyner, kuru yük ve diğer liman tesislere göre ciddi oranda maliyet avantajı bulunmaktadır. Ro-Ro taşımacılığının en önemli avantajlarından birisi fabrikada üretilen malın tek seferde

araca yüklenmesi ve varacağı yere kadar da başkaca bir elleçlemeye, yükleme-boşaltma işlemine tabi olmamasıdır. Bu yönüyle bakıldığında da, malın aktarımlarında olabilecek hasar ve kaybolma riski minimize edilmekte, elleçleme için ilave bir maliyete gerek olmamakta, hız bakımından avantaj sağlanmaktadır. Taşıtan gözüyle bakıldığında en emniyetli ve yüksek hizmet kaliteli taşıma yöntemlerinden birisi olarak ön plana çıkmaktadır. Birçok ülke tarafından karayolu taşıtları için ülkelerinden geçişlerde uygulanan kota nedeniyle ihracatçılarımızın artan lojistik taleplerinin karşılanması için denizyolu taşımacılığı en önemli alternatif durumundadır.

Ayrıca sınır geçişi yapılacak her ülkede hem gümrük, hem de diğer mevzuat bakımından farklı uygulamaların bulunması ve bu uygulamaların taşımacılığı yavaşlatması ve ilave maliyetler doğurması da Ro-Ro taşımacılığını tercih sebebi haline getirmiştir. Bu kapsamda, Ro-Ro taşımacılığının yaygınlaştırılması, deniz yolu ile olan ihracatımızın toplam taşımalarımızdaki payının arttırarak, ihracatçılarımıza önemli bir esneklik ve maliyet avantajı sağlamaktadır. Birçok avantajı olan Ro-Ro taşımacılığının etkin kullanılması, oluşabilecek karayolu trafiğinin deniz yoluna kaydırılması, ihracatın arttırılması ve ülke ekonomisine katkı sağlaması bakımından olumlu değerlendirilerek Bakanlığımızca desteklenmekte olup, kombine taşımacılığın dünyadaki en iyi örneklerinden bazıları ülkemizde gerçekleştirilmektedir.

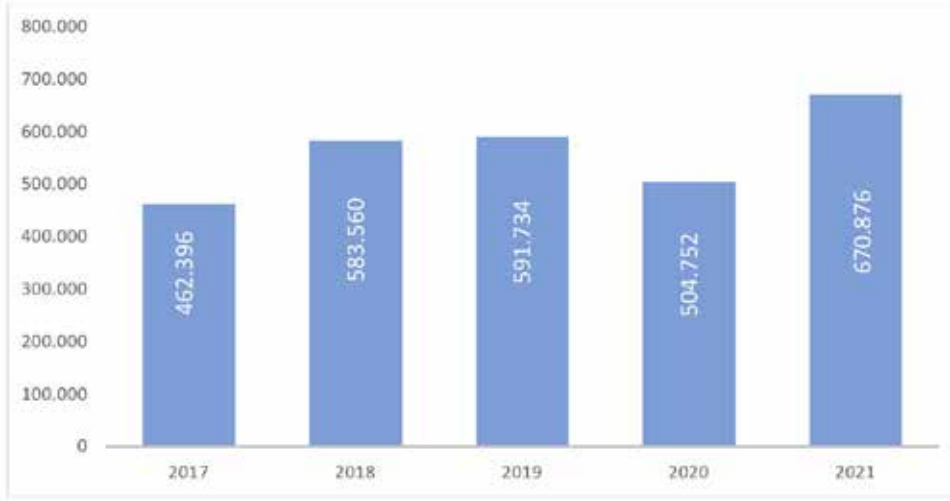
ÜLKEMİZDE RO-RO TAŞIMACILIĞI

Karayolu-denizyolu bağlantısıyla gerçekleştirilen ve kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı ülkemizin coğrafi konumunun avantajıyla karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığımıza yeni çıkış yolları ve rotalar sunmaktadır.

Ayrıca bölge ülkelerinde söz konusu olan siyasi ve politik istikrarsızlıklar, karayolu eşya taşımacılığında çeşitli sınır geçiş problemlerine neden olmaktadır. Bu

RO-RO TAŞIMACILIĞI

Yurtdışı bağlantılı hatlarda denizyolu ile taşınan araç sayısı



noktada Ro-Ro taşımacılığı önemini artırmaktadır.

Son 5 yıllık dönem incelendiğinde 2020 yılında yaşanan pandemi nedeniyle

taşınan araç sayısında her ne kadar düşüş yaşanmış olsa da, 2021 yılında Ro-Ro araç taşımacılığı yeniden artışa geçmiştir. 2021 yılında yurtdışı bağlantılı Ro-Ro hatları arasında Tuzla-Trieste Ro-



Ro hattı en fazla araç taşınması yapılan hat olmuştur. Tuzla-Trieste hattını sırasıyla Yalova-Sete ve Çeşme-Trieste hatları takip etmiştir. Bakanlığımızca yapılan çalışmalar neticesinde, İzmir Alsancak Limanı Ro-Ro taşımacılığı yeniden açılmıştır.

Bu kararın, dış ticaret ve lojistik ile işteğal eden firmaların işlerine olumlu yansıtacağı ve ülkemiz ekonomisine ivme kazandıracağı değerlendirilmekte olup, TCDD Alsancak Limanı'ndan ilk Ro-Ro seferinin 5 Şubat 2020 Cuma günü İspanya'nın Tarragona Limanı'na yapılmış olup, 2021 yılında 15 binin üzerinde araç taşınmıştır. Bununla birlikte, Bakanlığımız yoğun çabalarıyla ülkemizden Avrupa'ya taşımacılık yapan nakliyecilerimize önemli bir katkı sağlamak üzere Türkiye ekonomisine önemli katkı sağlayan Sakarya ve Kocaeli sanayi bölgelerini hinterlandına sahip Karasu Limanı'ndan Romanya'nın Köstence Limanı'na Ro-Ro seferleri 2021 yılında başlamış ancak Romanya tarafında yaşanan olumsuzluklar sebebiyle sürdürülememiştir.

Bu kapsamda Bakanlığımız yeni Ro-Ro hatlarının açılması ile ilgili yoğun çalışmalarına devam etmekte olup, Ro-Ro gemisi işletmecilerine yönelik yeni bir teşvik düzenlenmesinin 2022 yılının ilk yarısında hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

* UAB DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

Yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç istatistikleri, Ocak-Aralık 2021 (Adet)

Bölge	Hat	Gelen	Giden	Toplam Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik) - Trieste	100.834	101.864	202.698
	Yalova - Sete	44.063	39.471	83.534
	Çeşme - Trieste	30.007	31.645	61.652
	Mersin - Trieste	21.309	20.829	42.138
	Yalova - Lavrio - Trieste	7.702	8.136	15.838
	İzmir - Tarragona	7.046	8.176	15.222
	Yalova - Bari	1.735	3.767	5.502
	Tuzla (Pendik) - Patras	2.265	1.549	3.814
	Çeşme - Sakız Adası	307	1.366	1.673
	Kocaeli - Zeebrugge	0	974	974
	Tuzla (Pendik) - Bari	232	597	829
	Gemlik - Salerno	441	0	441
	Yalova - Patras	366	0	366
	Kocaeli - Bremerhaven	0	120	120
Karadeniz	Samsun - Tuapse	18.949	30.013	48.962
	Karasu - Chornomorsk	20.454	23.828	44.282
Akdeniz	Samsun - Novorossiysk	10.081	15.815	25.896
	Zonguldak - Chornomorsk	7.370	8.648	16.018
	İstanbul (Haydarpaşa) - Chornomorsk	5.091	6.902	11.993
	Samsun - Temrük	1.790	1.961	3.751
	Samsun - Kavkaz	592	526	1.118
	Karasu - Köstence	26	145	171
	Mersin - Gazimağusa	17.642	17.477	35.119
	Taşucu - Tripoli (Lübnan)	10.286	10.459	20.745
	Taşucu - Gırne	9.694	10.679	20.373
	Mersin - Hayfa	2.253	2.549	4.802
Hint Okyanusu	Mersin - Gırne	436	261	697
	Taşucu - Gazimağusa	324	16	340
Kızıldeniz	İskenderun - Darüsselam	0	163	163
	İskenderun - Mombasa	0	111	111
Diğer Ro-Ro Hatları	İskenderun - Cidde	76	83	159
		732	643	1.375
TOPLAM		322.103	348.773	670.876

ENERGY



Kaliteyi Seçin

11 Barcımızla **İSTANBUL** ve **İZMİT KÖRFEZİ** Limanlarında yakıt ikmalleri



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

Kuzguncuk Çarşısı Cad. No:31 34674 Kuzguncuk Üsküdar İstanbul Türkiye

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: energy@energypetrol.com

TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI STRATEJİK ÇÖZÜMLER SUNUYOR

2021'in ekim ayında Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından ihracatçı ile taşımacılık sektörü arasında dijital köprü vazifesi görecek Türkiye Lojistik Portalı faaliyete geçti. Konuyla ilgili açıklama yapan TİM Başkan Vekili ve TİM Lojistik Komisyonu Başkanı Başaran Bayrak; Türkiye'nin lojistik kapasitesini geliştirmeye, arttırmaya ve yeni ulaştırma yöntemlerini geliştirmeye ihtiyacı olduğunu söyledi. Başaran Bayrak, "Arz ve talep arasında oluşan atıl kapasiteyi değerlendirmek için taraflar arasında bir kontak ihtiyacı olması gereğinin belli olması nedeni bu ihtiyaca çözüm getirmek için Türkiye Lojistik Portalı'nı kurmaya karar verdiklerini vurguladı. Deniz Ticareti Dergisi olarak Türkiye Lojistik Portalı'nın stratejik önemini ve kurulmasının nedenlerini sayfalarımıza taşıdık.



TİM, 61 ihracatçı birliği, 27 sektör ile 100 bin ihracatçının tek çatı kuruluşu olarak, 'Dış Ticaret Fazlası Veren Türkiye' hedefine ulaşabilmek için projelerini hayata geçiriyor. Bu çerçevede TİM, ülke lojistik imkanlarının daha etkin kullanılması amacıyla ihracatçılar ile lojistik sektörü arasında köprü kuracak Türkiye Lojistik Portalı'nı faaliyete geçirdi. İhracatçılar, vergi kimlik numaraları ve firma yetkilisi belgeleriyle "turkiyelojistikportali.com" a üye olabiliyor. Sektör paydaşlarının da iş birliğiyle tasarlanan 'turkiyelojistikportali.com', TİM Dış Ticaret Kompleksi'nde düzenlenen büyük bir etkinlikle kamuoyuna tanıtılmıştı.

TİM Başkanı İsmail Güllü'nün ev sahipliğinde düzenlenen tanıtım etkinliğine, TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak, Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyesi ve Deniz Ticaret

Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyesi Şahap Çak, Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Orhan Semih Dinçel, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Başkanı Ayşem Ulusoy, Vapur Donatları ve Acenteleri Derneği Genel Müdürü Muhammet Ali Şeyda, Gümrüklü Antrepo İşletmecileri Derneği Başkanı Cavit Değirmenci katılmıştı.

TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI NEDİR?

Türkiye Lojistik Portalı, ihracatçı firmalar ve yük taşıyıcı firmalar arasında veri iletişim bağlantısını kurmayı hedefleyen teknoloji merkezli bir portaldır. İhracatçılar tarafından girilen yüklerin, ihracatçının rıza beyanına dayalı olarak, lojistik firmaları tarafından görüntülenmesini ve bu sayede

taraflar arasında güçlü bir iletişimin oluşmasına, akıllı çözümler üretilmesine zemin hazırlar. İhracatımızın Türkiye'nin büyümesine ve istihdamına yaptığı katkının bilincinde belirlenen hedeflere ulaşılması ve hedeflerin gerçekleştirilmesi noktasında lojistik sektörü çok önemli bir yer tutmaktadır. İhracatın geliştirilmesi amacıyla ihraç ürünlerimizin dünyanın dört bir köşesine daha hızlı, daha uygun maliyetlerle ve daha güvenli bir şekilde ulaşması, ihracat hacmimizin artması ve lojistik noktasında önemli avantajlar elde edilmesi hedeflenmektedir.

İHRACATÇILAR NEDEN KOJİSTİK PORTALINI TERCİH ETMELİ?

İhracatçılarımızın dünyaya açılan kapısı olan ve lojistik firmalarıyla ihracatçılarımız arasında bir köprü vazifesi gören Türkiye Lojistik Portalı:

- İhracatçı firmalar tarafından beyan edilen yük bilgilerinin taşıyıcı firmalar tarafından izlenmesini sağlayarak, hangi bölgelerde ne oranlarda yük potansiyeli olduğunu belirlenmesini,
- Uygun taşıma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini,
- Sürdürülebilir tedarik zinciri çözümlerinin ve yenilikçi lojistik anlayışların gelişmesini,
- İhracatçılar tarafından potansiyel gönderiler ile ilgili çıkış limanı, varış limanı, gönderi tarihi, taşıma şekli, ambalaj biçimi gibi bilgilerin bir havuzda toplanmasını,
- İhracat sürecinin öngörülebilir

kılınmasını sağlayarak, ürünlerin verimli biçimde taşınmasına destek verir. Türkiye Lojistik Portalı'na kayıt olmak için, <https://turkiyelojistikportali.com> adresine giriş yaparak kaydınızı yaptırabilirsiniz. İhracatçı firmanın kayıt olması için herhangi bir ihracatçı birliğine üye olmak ve kendilerine iletilen TLP Katılım Formunu düzenleyip sisteme yüklemek yeterli olacak. Lojistik firma için ise, taşımacılık hizmetleri sağladığınıza dair Uluslararası Taşımacılık Yetki Belgenizi ve size iletilen TLP Katılım Formunu düzenleyip sisteme yüklemeniz yeterli olacak.

SİSTEM NASIL ÇALIŞIYOR?

Portala ihracatçı firmalar ilan verebiliyor. Portala giriş yaptıktan sonra “yük ilanı ver” bölümünden yükünüze ait çıkış limanı, varış limanı, gönderi tarihi, taşıma şekli, ambalaj biçimi gibi gerekli alanlar doldurulup ilan verilmekte. İhracatçılar tarafından girilen ilanlar, portala kayıtlı tüm lojistik firmaları tarafından görüntülenebiliyor. Yük sahibi ihracatçı firma bilgileri ise, ihracatçının bilgisi ve izni dahilinde görüntülenebilmekte. Lojistik firma yetkilisi bu yük ilanları arasında filtreleme yaparak, kendi hat ve programlarına uygun yükü bulabilecek, taşımak istediği yük için ilan sahipleri ile irtibat kurma talebinde bulunabilecek.

Türkiye Lojistik Portalı'nda karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu modlarının tamamı için ilan verilebilir. ETGB (mikro ihracat) için ayrıca seçenek bulunuyor. Portalda çıkış ve varış yeri ayrımı olmaksızın tüm yükler için ilan verilebiliyor. İhracat, ithalat, transit, yurtdışında bir noktadan başka bir noktaya veya yalnızca yurtiçi taşıma ilanı da verilebilmekte. İlanlar sadece Türk lojistik sektörü tarafından görüntülenebiliyor. Böylelikle ihracatçı firmaların ithalat ve transit dahil dünyanın her yerindeki yükleri TLP sayesinde Türk lojistik sektörünün bilgisine sunuluyor. Türkiye Lojistik Portalı'na kayıt ve portaldan hizmet alımı ise tamamen ücretsiz olarak gerçekleştiriliyor. Lojistik sektörünün boş araç/alan ve destinasyon bilgilerini paylaşarak, talep toplayabilmelerine yönelik geliştirme çalışması da şu anda devam ediyor.

BAŞARAN BAYRAK: TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI 1300 CİVARINDA FİRMA KAPASİTESİNE ULAŞTI

TİM Başkan Vekili ve TİM Lojistik Komisyonu Başkanı Başaran Bayrak; iki yıldır COVID virüsünün bütün dünyayı etkilediğini ve birçok ülkenin sağlık ve bunun getirdiği ekonomik sıkıntılarla mücadele etmek zorunda kaldığını belirterek, ekonomiyi en çok etkileyen faktörlerin başında lojistik faaliyetlerin pandemi nedeni ile kesintiye uğraması olduğunu vurguladı.

Başaran Bayrak; “Çin yaşamış olduğu salgın nedeni ile ilk önceleri kapanmak zorunda kalması nedeni ile üretimde ve ihracatında bir miktar düşüşler yaşasa da, bu durumu çabuk atlatarak tekrar eski üretim gücüne ulaşmış ve hatta kapasitesini daha da arttırmayı başarmıştır. Buna mukabil Avrupa ülkeleri ABD ve diğer ülkeler daha yavaş hareket etmek ve daha uzun süreli kısıtlamaları sürdürmek zorunda kalmışlardır. Sosyal aktivite ve seyahat kısıtlamaları nedeni ile gelişmiş ülkeler para harcamalarında yaşanan kısıntı sebebi ile tüketime yönelik talepte büyük bir patlama yaşamış ve ticaret kapasitelerinde artış gözlenmiştir. Bu da, ticaret ve lojistik faaliyetlerinde ek talep oluşmasına sebebiyet vermiştir” şeklinde konuştu.

“Kısıtlama nedeni ile zaten kapasitelerini büyük oranda askıya alan Avrupa ve ABD limanları artan bu ilave talep nedeni ile daha da yoğunluk yaşamaya başlamış, gemiler limanlarda daha uzun süreler beklemek zorunda kalmışlardır” diyen Bayrak şöyle devam etti: “Çin'den yola çıkan bir boş konteyner kutusu pandemi öncesi en geç bir ayda çıkış noktasına geri dönebilirken, bu süre üç ayda tamamlanamaz duruma geldi. Taşımacılık, lojistik ve hizmetleri özellikle konteyner taşımacılığında kriz yaşanmaya, ihracatçı malını teslimde sıkıntı çekmeye başladı. Teslimlerde gecikmeler oluştu. TİM; üyelerinden gelen bu duruma yönelik şikayetler nedeni ile çözüm arayışına giderek, bu bağlamda taşımacılık ve diğer lojistik hizmetlerini veren firmalarla ihracatçıları bir araya getirerek soruna çözüm bulmaya çalıştı. Arz ve talep arasında oluşan atıl kapasiteyi



Başaran Bayrak

değerlendirmek için taraflar arasında bir kontak ihtiyacı olması gereği belli olması nedeni bu ihtiyaca çözüm getirmek için Türkiye Lojistik Portalı'nı kurmaya karar verdi. Türkiye Lojistik Portalı (TLP) kuruluş çalışmalarına hızla başlayan TİM, 22 Ekim 2021 tarihinde lojistik işbirliği kuruluşları ile birlikte lansmanını yaparak operasyonlara başladı”.

Kısa zamanda rağbet gören TLP'nin 2021 yılı sonu itibarı ile 1100 ihracatçı, 170 lojistikçi toplam 1300 civarında firma kapasitesine ulaştığının altını çizen Başaran Bayrak, üye olmanın son derece kolay olduğunu vurguladı. Başaran Bayrak; “TLP için TİM herhangi bir ücret talep etmemekte, sadece ihracatçı ve lojistikçi olma şartı aranmaktadır. Taraflar arasında sadece tanıştırma ve buluşturma görevi üstlenen TLP taraflar arasındaki ticari konulara herhangi bir müdahalede bulunmamakta, bu konuda sorumluluğu taraflara bırakmaktadır” dedi. Gelişen ve ihracatı daha da artan Türkiye'nin lojistik kapasitesini geliştirmeye, arttırmaya ve yeni ulaştırma yöntemlerini geliştirmeye ihtiyacı olduğunu söyleyen Başaran Bayrak sözlerini şöyle noktalandı: “Lojistik olmadan ihracatın istenilen hedeflere ulaşması mümkün değildir. Her zaman ihracatçı üyelerinin yanında sorunlarına çözüm üretmeye çaba gösteren TİM bu konuda da geçmişte olduğu gibi elinden geleni yapmaya çalışacak, ihracatçısı için yol gösterici olacaktır”.

Lojistik sektörü yeni rotalar için teşvik edilmelidir



* AYŞEM ULUSOY

Pandemiden en fazla etkilenen sektörlerden biri lojistik olmuş, özellikle salgının ilk döneminde taşıma faaliyetleri durma noktasına gelmişti. Birçok gemi seferi özellikle doğu/batı rotasında iptal edildi ve büyük miktarlarda siparişler, fabrikalarda, limanlarda yığıldı.

Ardından Çin'in pandemiye erken atlatması ve bekleyen tüm bu siparişleri 2020 sonbaharı itibarıyla yoğun bir şekilde yüklenmeye başlamasıyla Çin çıkışlı tüm navlunlarda tarihi artışlar oldu. Dünya üzerindeki birçok ülkeden ekipmanların, hatlar tarafından Çin limanlarına pozisyonlandırılması nedeniyle birçok ülkede ekipman sıkıntısı baş gösterdi.

2021; sektörün önünü görebildiği ve daha iyi planlama yapılabilen bir yıl

oldu, ancak salgın sebebiyle ertelenmiş küresel talepteki büyük artış, henüz toparlanmaya başlamış olan küresel tedarik zinciri üzerinde halen baskı yaratıyor. Salgın öncesi yük gemisi fazlası varken, salgın sonrası denizyoluna olan talep ve taşıma için kullanılan konteynerlerin dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması ve bu konteynerlerin sisteme dahil edilmesi halen küresel tedarik zincirinin dengeye ulaşmasında engel teşkil ediyor.

Rekabetin gün geçtikçe arttığı günümüzde, özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik maliyetlerin 2022'de daha da önemli hale gelmesi bekleniyor.

Tüm dünyada etkisi halen devam etmekte olan pandemi sebebiyle özellikle yeni varyantlar göz önünde bulundurulduğunda, lojistik ve ulaştırma maliyetlerindeki artışın yeni yılda da başta karayolu ve havayolu olmak üzere sektörü olumsuz etkilemeye devam etmesi muhtemeldir ki, bu taşıyan malların nihai tüketiciye ulaştığındaki fiyatlarını da etkileyecek. Ülkemizin ihracatında önemli bir yeri olan konteyner taşımacılığındaki navlun zirve seviyelerinin 2022 boyunca da devam edeceğini tahmin ediyoruz.

Türkiye, yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen 2021 yılını ihracatta rekor kırarak kapattı ve lojistik sektörü bu rekorda önemli bir pay sahibi. 2022 yılında pazar payını artırmak isteyen ihracatçıların önünü açacak bir dizi uygulamanın gündemde olmasını bekliyoruz. Bu kapsamda Yeni Ekonomi Programı'nın yanı sıra T.C. Ticaret Bakanlığı'nın uzak ülkelere yönelik ortaya koyduğu stratejiler de lojistik sektörünü doğrudan etkiliyor.

2021-2023 döneminde ekonomi politikasının temel amaçları; iç ve dış

dengeyi yeniden sağlanması, bu denge üzerine inşa edilecek stratejik reformlarla kapsayıcı, sürdürülebilir ve istihdam odaklı büyümeyi hedefleyen politikalarla küresel ekonomide ortaya çıkan yeni normalin oluşturduğu iktisadi fırsatları da kullanarak üretime, ihracata ve finansal istikrara dayalı ekonomik dönüşümün ve değişimin gerçekleştirilmesi olacak.

UZAK ÜLKELER STRATEJİSİ

T.C. Ticaret Bakanlığı'nın da bir süredir üzerinde çalıştığı Türkiye'nin ihracat menziline 2 bin kilometreden, 8 bin 500 kilometreye çıkarılması hedefi söz konusu...

Bakanlığın uzun süredir üzerinde çalıştığı Uzak Ülkeler Stratejisi'nin tanıtımının, kısa süre içinde yapılması planlanıyor. Strateji kapsamında şu ana kadar 18 hedef ülke belirlendi. Bu ülkeler ABD, Avustralya, Brezilya, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Afrika, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kanada, Malezya, Meksika, Nijerya, Pakistan, Şili, Tayland ve Vietnam olarak sıralandı. Stratejiyle öncelikli olarak ABD, Uzak Doğu ve Latin Amerika ülkelerine ihracatın artırılması öngörülmüyor.

Koronavirüs pandemi süreci bizlere gösterdi ki tek bir pazara bağlı kalmak yıpratıcı oluyor. Dolayısıyla yeni pazarlar bulmak, ekonomiyi canlı tutmak adına çok önemli.

Ülkemizin jeopolitik konumuyla denizyolu ve havayolunda belirlenen ülkelere ulaşmada avantajlı bir durumdayız. Bu ülkelere yapılacak ihracatlarda ihracatçıların en büyük partneri lojistik sektördür. Bu doğrultuda lojistik sektörü de yeni rotalar için teşvik edilmeli ve desteklenmelidir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



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

TEST VE EĞİTİM GEMİSİ TCG UFUK HİZMETE GİRDİ

Test ve Eğitim Gemisi TCG Ufuk (A-591), 14 Ocak Cuma günü İstanbul Tuzla'daki İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde düzenlenen törenle hizmete girdi.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleştirilen törene; Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, MiT Başkanı Hakan Fidan, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal, Milli Savunma Bakanı Yardımcısı Muhsin Dere, Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanı Fahrettin Altun, Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, AK Parti İzmir Milletvekili Binali Yıldırım ve STM Genel Müdürü Özgür Güler'ün de aralarında bulunduğu çok sayıda isim katıldı.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) tarafından 31 Mart 2017'de başlatılan Test ve Eğitim Gemisi Projesi'nin ana yükleniciliğini STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret AŞ yürüttü.

Proje kapsamında TCG Ufuk (A-591) gemisi, 9 Şubat 2019'da Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katıldığı törenle denize indirilmişti. TCG Ufuk (A-591), İstanbul Tuzla'daki İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde düzenlenen törenle 14

Ocak itibarı ile hizmete girdi.

MİLLİ GÜVENLİĞE YÖNELİK TEHDİTLER ANINDA TESPİT EDİLECEK

Korvet, milli imkan ve kabiliyetlerle üretilen Türkiye'nin ilk istihbarat gemisi olma özelliğini taşıyor. Dünyada az sayıda ülkenin sahip olduğu bir teknoloji, Ufuk Korveti ile Türkiye'nin de kullanımına sunulmuş oldu. 99,5 metre boyu, 14,4 metre azami genişliği, 110 personel kapasitesi, yaklaşık 2 bin 250 ton deplasmanı ve 3,6 metre su çekimiyle Ufuk Korveti'ne 10 tonluk bir helikopter iniş yapabilecek. Ufuk Korveti, ağır iklim ve deniz şartlarında, uluslararası sular dahil 45 gün kesintisiz seyir yaparak milli güvenliğe yönelik tehditleri anında tespit edebilecek.

Yaklaşık 194 yerli firmanın katkı verdiği Ufuk Gemisi'nin yerlilik oranı yüzde 70'e ulaştı. SSB projesiyle, STM ana yükleniciliğinde inşa edilen gemide şu alt yükleniciler görev aldı: "İstanbul Denizcilik Tersanesi (Geminin inşa edildiği tersane), ASELSAN (Gemide yer alan görev sistemlerinin tasarım, üretim ve



entegrasyonu - Radar, Muhabere, Gemi Seyir Sistemleri), HAVELSAN (ADVENT Savaş Yönetim Sistemi, Gemi Veri Dağıtım Sistemi, Gemi Entegre Bilgi Sistemi, CCTV Sistemi, Mesaj İşletim Sistemi), İŞBİR (Gemide yer alan jeneratör üretimi), ANEL (Gemi elektrik sistemi altyapısının tasarlanması, tedarik, üretim ve entegrasyonu), YALTES (Entegre Platform kontrol ve izleme sistemi ve gemide yer alan konsolların tasarım ve üretimi)."

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'DAN YERLİLİK VURGUSU

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde, Test ve Eğitim Gemisi TCG Ufuk'un Hizmete Giriş Töreni'ndeki konuşmasında, ülke için bir ilki teşkil eden geminin hizmete alındığı bir günde katılımcılarla birlikte olmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Ülkenin güvenlik ve istihbarat faaliyetlerinin denizlerde de en etkin şekilde yürütülmesine önemli katkı sağlayacağına inandığı TCG Ufuk gemisinin Milli İstihbarat Teşkilatına hayırlı olmasını dileyen Erdoğan, şunları kaydetti: "Artık dışarıdan alım istemiyoruz. Projelerimiz yerli ve milli olacak dediğimiz 2004 yılından bu yana azim ve kararlılıkla çalışarak hamdolsun bugünlere geldik. Savunma sanayisinde bağımsız olamayan milletlerin geleceğe güvenle bakabilmelerinin mümkün olmadığını özellikle son 10 yılda çevremizde yaşanan hadiseler bize bir kez daha gösterdi. Türkiye gerçekleştirdiği savunma sanayi alımları sayesinde, yaptığımız atılımlarla

BAKAN KARAIŞMAİLOĞLU KONTEYNER VE YÜK VERİLERİNİ DEĞERLENDİRDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, 2021 yılı konteyner ve yük verilerine ilişkin yaptığı yazılı açıklamada, küresel salgın sürecinde yaşanan birçok sebeple birlikte konteyner krizi çıktığına dikkat çekti.



Dünyada yaşanan krize rağmen “Mavi Vatan” a yapılan yatırımlar sayesinde Türkiye'nin bundan etkilenmediğini belirten Karaismailoğlu, “2021'de limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yıla göre yüzde 8,3 artarak 12 milyon 591 bin 470 TEU olarak gerçekleşti” ifadelerini kullandı.

Geçen yılın aralık ayı rakamlarına bakıldığında ise; limanlarda elleçlenen konteyner miktarının bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 2,5 artarak, 1 milyon 80 bin 241 TEU'ya ulaştığını bildiren Karaismailoğlu, şu bilgileri paylaştı: “En fazla konteyner elleçleme Ambarlı Liman Başkanlığı idari sınırlarında gerçekleşti. Ambarlı Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 253 bin 725 TEU konteyner elleçlendi. Ambarlı Liman Başkanlığı'nu, 167 bin 927 TEU ile Mersin Liman Başkanlığı ve 167 bin 317 TEU ile Kocaeli Liman Başkanlığı takip etti. En fazla konteyner elleçlemesi



İsrail ile yapılan taşımalarda gerçekleşti. İsrail'i, Yunanistan ve Mısır ile yapılan taşımalar izledi. Deniz yoluyla yapılan en fazla ihracat amaçlı konteyner yüklemesi 42 bin 42 TEU ile İspanya'ya giden konteynerler oluşturdu”.

“2021'DE ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI YÜZDE 6 ARTTI”

Karaismailoğlu, geçen yıl limanlarda elleçlenen yük miktarının yüzde 6 artışla 526 milyon 306 bin tona ulaştığına dikkati çekerek, dış ticaret amaçlı deniz yolu taşımacılığında elleçlenen toplam yük miktarının yüzde 5,7 artışla 386 milyon 396 bin 718 ton olduğunu kaydetti. Geçen yıl en fazla yük elleçlenen liman tesisinin 33 milyon 46 bin 940 ton ile MIP Mersin Limanı olduğunu altını çizen Karaismailoğlu, Mersin Limanı'nda Türkiye'de toplam elleçlenen yükün yüzde 6,28'inin elleçlendiğini ifade etti. Aralık 2021'de limanlarda elleçlenen yük miktarının, bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 8 artarak, 47 milyon 857 bin ton olduğuna işaret eden Karaismailoğlu, en fazla yük elleçlemenin Aliğa Liman Başkanlığı'nda gerçekleştiğini,

bunu Kocaeli ve İskenderun Liman başkanlıklarının takip ettiğini bildirdi.

Elleçlenen yük çeşitlerine de değinen Karaismailoğlu, “2021'in son ayında limanlarımızda 8 milyon 3 bin 144 ton ham petrol elleçlemesi gerçekleşti. Ham petrol, 866 bin tonluk artışla bir önceki aya göre elleçleme miktarı en fazla artan yük cinsi oldu. Ham petrolü, kok ve yarı kok kömürü ile motorin yük cinsleri izledi. Deniz yoluyla en fazla ihraç edilen yük cinsi klinker oldu.

En fazla ihracat yapılan ülke İtalya oldu. İthalatta ise ilk sırayı Rusya aldı” dedi. Türkiye'nin “Denizci Ülke” kimliğini ön plana çıkardıklarını bildiren Karaismailoğlu, 2002'de 149 olan liman sayısının 217'ye, 37 olan tersane sayısının ise 84'e çıkarıldığını bilgisini verdi. Tersanelerdeki yıllık gemi üretim kapasitesinin ise 550 bin DWT'dan 4,65 milyon DWT'a yükseltildiğini ve yerlilik oranının yüzde 60 seviyelerine ulaştığını belirten Karaismailoğlu, Türkiye'nin mega yat üretimde dünyada 3'üncü sırada yer aldığına işaret etti.

CENGİZ KAPTANOĞLU'NDAN KOSDER'E ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Eski Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, KOSDER yönetimine bir ziyaret gerçekleştirdi.

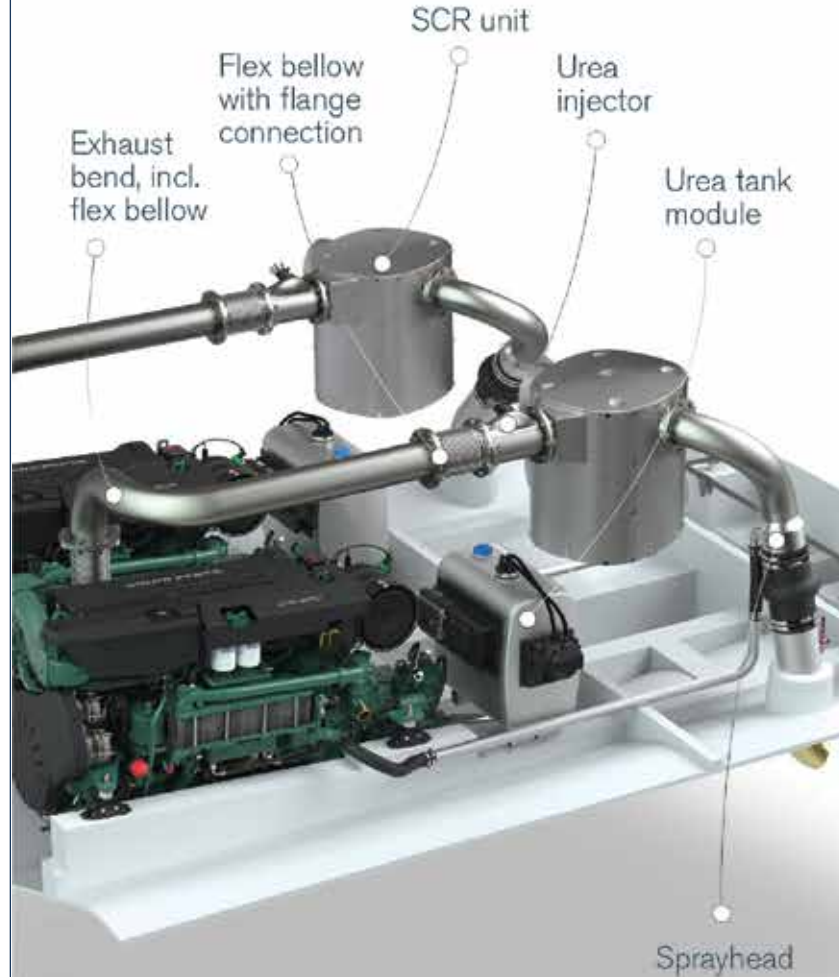


KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Gökhan Özcan, Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Tolga Tomba Cengiz Kaptanoğlu'nu karşılayarak, ağırladılar. Ziyarete; ilk olarak yönetim kuruluna hayırlı olsun dileklerini ileten Cengiz Kaptanoğlu, başarı temennisinde bulundu.

Aynı zamanda KOSDER'in denizcilik sektöründe büyük bir öneme sahip olduğunu dile getiren Cengiz Kaptanoğlu, kendisinin de her zaman KOSDER'e destek vermeye hazır olduğunu ifade etti.

Cengiz Kaptanoğlu'nun ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getiren KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel de; "Türk denizciliğimizin değerli isimlerinden birisi olan Eski Meclis Başkanımız Sayın Cengiz Kaptanoğlu'nun derneğimize yaptığı ziyaret ve gösterdiği teveccüh bizleri ziyadesiyle mutlu etti" dedi. Başkan Sesel ayrıca, Cengiz Kaptanoğlu'nun katkı ve önerilerinin kendileri için çok kıymetli olduğunu vurgulayarak, bu katkının KOSDER'in daha da başarılı olmasına adına büyük bir önem arz ettiğini söyledi.

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

KARADENİZ'DE DENİZ KİRLİLİĞİYLE MÜCADELE PİLOT PROJE TOPLANTISI YAPILDI

Proje kapsamında Boğaziçi Kültür ve Sanat Merkezi'nde düzenlenen toplantıya, ABD'nin İstanbul Başkonsolosu Daria Darnell, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) Uluslararası Daimi Temsilcisi Lazar Comanescu, Sarıyer Belediye Başkanı Şükrü Genç ve ilkokul öğrencileri katıldı.



Lazar Comanescu

Lazar Comanescu, Karadeniz'de deniz kirliliğinin önlenmesi için yenilikçi çözümlere dair bu pilot proje kapsamında şimdye kadar yürütülen çalışmalar içinde yer almaktan büyük bir kıvanç duyduklarını belirtti. Projenin



Ocak 2021'de başladığını ve AB Komisyonu tarafından finanse edildiğini aktaran Comanescu, "Projenin amacı, Karadeniz'de deniz kirliliği ve deniz atıklarının azaltılması ve etkin şekilde ele alınması konusunda bölgesel diyaloga



Daria Darnell

katkıda bulunurken aynı zamanda ilgili kurumlarla yenilikçi çözümler aramaktır" diye konuştu.

Etkinliğin; deniz kirliliği, plastik atık ve terk edilmiş balık ağlarının geri dönüşümü konusunda üye devletlerin genç kuşakları bilinçlendirmesine yönelik kampanyalarının bir parçası olduğunu ifade eden Comanescu şu bilgileri paylaştı: "Proje kapsamında Türkçe ve İngilizce olarak eğitici, bilgilendirici bir okul seti oluşturduk ve bunu tüm ilgili KEİ üye ülkeleri ile paylaşmaya hazırız. Kit bir kitap, bir günlük, bir geri dönüştürülmüş çanta, bir iğne ve bir çıkartma içermektedir.

'ATTO ve temiz deniz' projesinin amaçları doğrultusunda oluşturulmuş benzersiz bir hikayedir." ABD'nin İstanbul Başkonsolosu Darnell ise, KEİ'nin denizlerin korunmasına yönelik katkılarından dolayı teşekkür etti. Bu çalışmaların çocukların bilinçlendirilmesi konusunda önemli bir kilometre taşı olduğunu vurgulayan Darnell, "ABD'nin bu girişime fon sağlamasından büyük gurur duyuyorum. Ayrıca partnerlerimize sergiledikleri



Şükrü Genç

kararlılıktan dolayı da teşekkür ediyorum" dedi.

Boğaz'ı temizleme çalışmalarına ilişkin Darnell, şunları söyledi: "Boğaz'ın keyfini çıkarmak İstanbul'da yaşamakla eş anlamlıdır. Boğaz'ı temizleme çalışmalarına katkıda bulunmaktan büyük mutluluk duyuyorum. Deniz kirliliğinin yol açabileceği hasarın bilincindeyiz. Bu nedenle ABD hem yurt içinde denizlerdeki çöplerin önlenmesi ve azaltılması, hem de diğer ülkelerin atık yönetimi çalışmalarına destek vermektedir. Ayrıca, okyanuslarda plastik sorunun azaltacak araştırmaları desteklemektedir."

Sarıyer Belediye Başkanı Genç de; gelecek kuşaklara daha iyi bir dünya bırakmak için bu projeye paydaş olduklarını belirtti. Doğanın tüm su kaynaklarını korumak zorunda olduklarını ifade eden Genç, "Bunu gerçekleştirmenin yolu da sürdürülebilirlik kriterlerinin yaşamın her alanında uygulamaya koymaktan geçiyor. Okyanuslarda ve denizlerde 100 ila 150 milyon ton plastik çöpün yüzdüğü tahmin ediliyor" diye konuştu.

SAVUNMA SANAYİ PROJELERİNE KDV MUAFİYETİ

Milli Savunma Bakanlığı veya Savunma Sanayi Başkanlığı'nca yürütülen projeler kapsamındaki teslim ve hizmetler için 25 Aralık 2021'den itibaren katma değer vergisi istisnası uygulanacak.



Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan Katma Değer Vergisi Genel Uygulama Tebliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ, Resmi Gazete'de yayımlandı. Buna göre, ulusal güvenlik amaçlı teslim ve hizmetlere ilişkin KDV istisnası yeniden düzenlendi. Milli Savunma Bakanlığı veya Savunma Sanayii Başkanlığı'nca yürütülen savunma sanayisi projelerine yönelik teslim ve hizmetler istisna kapsamına alındı. Bu projeler kapsamındaki teslim ve hizmetleri gerçekleştirenlere yapılacak, miktarı ve nitelikleri bu kurumlarca onaylanan teslim ve hizmetler 25 Aralık 2021'den itibaren KDV'den istisna edildi.

Söz konusu tarihten önce başlayan ve devam eden savunma sanayisi projelerine ilişkin, bu tarihten sonra yapılan teslim ve hizmetler de istisna kapsamında olacak. İstisna kapsamında mal ve hizmet temin etmek isteyen ulusal güvenlik kuruluşlarınca, söz konusu mal ve hizmetlerin istisna kapsamında olup olmadığı konusunda tereddüt bulunursa Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan görüş alınabilecek. İmalat sanayisine yönelik yatırım teşvik belgesi kapsamındaki inşaat işlerine yönelik 2020 ve 2021 yıllarında yüklenilen ve indirim yoluyla giderilemeyen KDV için yürütülen iade uygulamasına 2022, 2023 ve 2024 yılları da eklendi.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TÜRK LOYDU VAKFI 66'NCI OLAĞANÜSTÜ GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

Türk Loydu Vakfı'nın 66'ncı Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı 20 Ocak Perşembe günü Piri Reis Üniversitesi Rıdvan Kartal Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.



Türk Loydu Vakfı 66'ncı Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli

Başkanı Salih Zeki Çakır, GİSBİR Başkanı Murat Kıran, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Mustafa Can, Faruk



Aşkın, TÜRKKAPDER Başkanı Zafer Akbulut, Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar, TÜRDEF Genel Sekreter Yardımcısı Ayşe Olcay, Türk Loydu delegeleri, yönetim ve denetim kurulu üyeleri, denizcilik sektöründeki sivil toplum kuruluşlarının yöneticileri, sektör temsilcileri, basın mensuplarının katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantının açılışı İstiklal Marşı ve şehitlerimize saygı duruşu ile başladı.

Divan kurulunun oluşturulmasının ardından Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu bir konuşma yaptı. Yaptığı kısa konuşmada Cem Melikoğlu şunları söyledi: "Geçtiğimiz Genel Kurul Toplantımızda, Raportörlük ile ilgili yönetmeliği yeniden incelememiz istenmişti. Biz de, bu konu üzerinde bir çalışma komisyonu kurduk. Uzmanlar ile işbirliği yaparak güzel bir yönetmelik hazırlandı. Türk Loydu Vakfı'nın ihtiyaçları doğrultusunda bir çalışma gerçekleştirdiğimizi düşünüyorum. İMEAK Deniz Ticaret Odası ve GİSBİR'e özellikle teşekkür ediyorum. Raportörlüğün adı "Şirket Koordinasyon Yönetmeliği" olarak değiştirildi. Bunu da bilgilerinize sunuyorum".



Heyeti Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis

Miras, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, GMO Başkanı Salih Bostancı, GEMİMO Başkanı Feramuz

Beş gündem maddesiyle yapılan toplantıda "Türk Loydu Vakfı Şirket Koordinasyon Yönetmeliği" masaya yatırıldı. Yeni yönetmeliğin maddeleri

PANAMA DENİZCİLİK OTORİTESİ BAŞARISINI BİR AÇIKLAMAYLA DUYURDU

Panama Denizcilik Otoritesi (AMP) 1 Temmuz 2019 tarihinden 27 Aralık 2021 tarihine kadar, Panama bayraklı gemilerde bulunan denizcilere armatörlerce ödenmesi gereken ücret kalemine ait 10 milyon 447 bin 142 doların tahsil edilmesinin başarılı olduğunu duyurdu.



Sözü geçen rekor seviyedeki miktarın 7 milyon 660 bin 455 dolarlık olan kısmı 2021 yılına karşılık gelmekte olup, 2020 yılının kapanış miktarı 2 milyon 21 bin 691 dolar göz önüne alındığında 2021 yılı için %279 oranında bir artışı temsil etmektedir. Ayrıca mevcut idari yönetim 797 deniz işçiliği şikayet başvurusu işlemi ve 56 deniz işçiliği uzlaşmasını gerçekleştirdi.

Panama Denizcilik Otoritesi (AMP); Armatörler, Operatörler ve Koruma ve Tazminat Klübü (P&I Clubs) çeşitli milletlerden ve dünyanın farklı bölgelerinde Panama bayraklı gemilerde terk edilmiş halde bulunan, bin 386 denizcinin onlara borçlu olunan ücretlerinin ödemeleri yapılarak, ailelerinin yanına dönmeleri sağlandı.

Böylece yönetim, denizcilerin sosyal-işçi haklarını koruyan, ulusal ve uluslararası zorunlu düzenlemelerin yerine getirilmesini garanti ederek ülkelerine dönüş işlemini gerçekleştirdi. Panama Denizcilik

Otoritesi (AMP)'nin müdahalesi sonrası armatörler dünyanın farklı bölgelerindeki Panama bayraklı gemilerde bulunan 86 mürettebatın ülkelerine dönüşü sağlandı. Panama Denizcilik Otoritesi (AMP) tarafınca şunlar ifade edildi: "Bu yoğun çabamız bir kez daha kanıtlamaktadır ki, uluslararası sözleşmelere riayet edilmesine olan bağlılığımız ve Panama bayraklı gemilerde bulunan denizcilerin çalışmalarını düzenleyen ulusal kurallar, yaşam şartlarını düzenleyen ve düzgün bir iş garanti eden bir dizi kuralın uygulanması aracılığı ile 2006 yılında değiştirilen, Panama Cumhuriyeti tarafından 2009 yılında onaylanan, kuralları 2013 yılında 86 Numaralı Yürütme Kararnamesi, 3 Mart 2021 yılında da 160 Numaralı Yürütme Kararnamesi aracılığı ile Panama'da hayata geçen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi gibi çalışmalarla mükemmel başarılı sonuçlara ulaşılmaktadır."

Panama Denizcilik Otoritesi Denizciler Genel Müdürlüğü, denizcileri rahatsız eden

anlaşmazlık ve sorunları hızlı ve etkili bir şekilde çözmeyi hedefleyen prosedürleri hayata geçirerek, gemi kayıtları işlemlerinde olduğu gibi ciddi, sorumlu ve güvenli bir destek garantisi vererek denizcilerin çalışma haklarına saygı duyulmasını gözetmektedir.

PANAMA BAYRAĞI ALTINDA ELDE EDİLEN BAŞARILAR

- 2019 yılı kapanışında armatörlerce denizcilere ödenmesi borçlu olunan 764 milyon 995 bin 41 doların ödemesi gerçekleştirilerek, 127 işçi şikayeti ve 37 işçi uzlaşma işlemi yapıldı. Panama Denizcilik Otoritesi (AMP)'nin müdahalesi sonrası armatörler dünyanın farklı bölgelerindeki Panama bayraklı gemilerde bulunan 86 mürettebatın ülkesine dönüş işlemi sağlandı.
- 2020 yılı kapanışında armatörlerce denizcilere ödenmesi borçlu olunan 2 milyon 21 bin 691 doların ödemesi gerçekleştirilirken, 427 işçi şikayeti işlemi yapıldı. Bununla birlikte Panama Denizcilik Otoritesi (AMP)'nin müdahalesi sonrası armatörler dünyanın farklı bölgelerindeki Panama bayraklı gemilerde bulunan 539 mürettebatın ülkesine dönüş işlemini gerçekleştirdi. Kovid-19 kaynaklı pandemi nedeni ile bu yıl işçi uzlaşma işlemi gerçekleştirilmedi.
- 1 Ocak 2021 – 27 Aralık 2021 tarihleri arasında ise, armatörlerce denizcilere ödenmesi borçlu olunan 7 milyon 660 bin 455 doların ödemesi, 243 işçi şikayeti işlemi ve 19 işçi uzlaşma işlemi yapılırken; Panama Denizcilik Otoritesi (AMP)'nin müdahalesi sonrası armatörler dünyanın farklı bölgelerindeki Panama bayraklı gemilerde bulunan 761 mürettebatın ülkesine dönüş işlemini gerçekleştirdi.

ASYAPORT LİMANI DÜNYA GÜMRÜK GÜNÜNÜ UNUTMADI

Türkiye'nin en büyük konteyner limanı Asyaport'ta 26 Ocak Dünya Gümrük Günü münasebetiyle tören düzenlendi. MSC CEO'su Diego Aponte'nin kayınvalidesi Gülsün Soyuer, gümrükçülerle birlikte pasta keserek günlerini kutladı.



26 Ocak Dünya Gümrük Günü, Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olma özelliğini taşıyan ve her yıl yeni rekorlara imza atan



Asyaport'ta bir dizi etkinlikle kutlandı. Kutlama törenine Gülsün Soyuer, Asyaport Gümrük Muhafaza Kısım Amiri Zeliha Şafak Yılmaz, Tekirdağ Gümrük Muhafaza Kaçak İstihbarat Müdürü Tahir Demir, Asyaport

çalışanları, gümrük muhafaza memurları katıldı. Gümrükçülerin gününü kutlayan MSC CEO'su Diego Aponte'nin kayınvalidesi Gülsün Soyuer, pasta keserek çiçek takdim etti.

Asyaport olarak sosyal bütün etkinliklerin içinde yer aldıklarını ifade eden Soyuer, "26 Ocak Dünya Gümrük Günü'nde mesleklerini fedakarca yapan gümrükçülerimizi gününü kutladık. Ülkemizin dış ticarete lokomotifini olan hava, deniz limanlarımızda ve tren yolu istasyonlarında özveri ile görev yapan gümrükçülerimizi her daim hatırlayarak görevlerinde başarılar dilerim" dedi.



Always on safe

Direction



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

TradeNet
ID#236341

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

GYHİB “THE ART ON WATER” İLE KÜRESEL TANITIM ATAĞINDA

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB); gemi, yat inşa ve hizmetleri alanında sahip olduğu birikim, bilgi ve deneyimi, “The Art On Water” dijital kampanyası ile tüm dünyaya tanıtmaya başladı.

Gemi inşa endüstrinin su üzerindeki yaratıcılığının, Türk geleneksel sanatlarından biri olan “Ebru” ile eşleştirildiği “The Art On Water” kampanyasında, Türkiye’de yapılan başarılı projelerin tanıtımı, uluslararası müşteri ve paydaşların deneyimlerinin duyurulması ve sektörün uluslararası bilinirliğinin artırılması hedefleniyor. Kampanya kapsamında, Türkiye’nin sektörel kapasitesini ve kabiliyetini dünyaya tanıtmak amacıyla, “The Art On Water”ın sosyal medya kanalları için güncel içerikler üretiliyor, paylaşılıyor. “The Art On Water” reklam filmi ise geçtiğimiz hafta sosyal medya kanallarında yayınlandı. Kampanyanın tüm dünyadaki sektör profesyonellerine



ulaşması hedefleniyor. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) Başkanı Cem Seven, kampanyada amaçladıklarının sektörün vizyonunu ve deneyimini tüm dünyadaki paydaşlar ile dijital platformlar üzerinden paylaşmak olduğunu belirtti. Seven, “Her gün daha da dijitalleşen iş dünyasında sektörümüzün bilinirliği için çalışmanın bu mecralarda

yapılıyor olmasını çok önemsiyoruz. Kampanyamız için ülkemizin en önemli tersanelerinde ve üretim tesislerinde farklı tekniklerle çekimler gerçekleştirdik ve reklam filmimizi hazırladık. Güçlü bir dijital strateji ve içerik planlaması ile kampanyamızı başlattık.

Sektörden ve uluslararası paydaşlarımızdan olumlu tepkiler almaya başladık” şeklinde konuştu. Kampanyanın iletişim çalışmalarına birlik üyelerinin ve birliğin paydaşlarının deneyimlerinin, başarı hikayelerinin aktarılacağı içerik prodüksiyonları ile devam edilecek. Dijital kampanyanın, 2022 yılı boyunca sürmesi planlanıyor.

GEMİYLE HİDROJEN TAŞIMA TEKNOLOJİSİ 2025’E KADAR HAZIR

Dünyanın en büyük gemi yapım şirketi Güney Koreli KSOE, 2025 yılına kadar hidrojeni gemiyle taşıyacak teknolojiyi geliştirmeyi planlıyor.



Günümüzde boru hatları ve kamyonlarla taşınan hidrojenin gemilerle taşınmasını sağlayacak teknolojinin 2025 yılına kadar ticarileşmesi bekleniyor. Güney Koreli Hyundai Heavy Industries Group’un gemi inşa kolu olan Kore Gemi İnşa ve Açık Deniz Mühendisliği (KSOE), temiz yakıt alternatifi olan hidrojen tedarikinde bir atılıma hazırlanıyor. Dünyanın en büyük gemi yapım şirketlerinden biri

olan KSOE, 2025 yılına kadar hidrojeni gemiyle taşıyacak teknolojiye sahip olmayı hedefliyor. KSOE, hidrojen tankerlerinin 2025 ile 2027 arasında ticarileştirilmesini bekliyor.

KSOE Enerji Sistemi Araştırma Enstitüsü başkan yardımcısı Yoo Byeong-Yong, hali hazırda 20 bin metreküp kapasiteli bir konsept gemi geliştirdiklerini açıkladı. Yoo

Byeong-Yong, 2030 yılı sonrası küresel hidrojen pazarında hızlı bir büyüme beklediklerini ve dolayısıyla gemi talebinde de artış olacağını belirtti. Yong, erken aşamalarda hidrojen taşıyan gemilerin yakıtının LNG ile sağlanacağını, ancak hidrojen piyasası olgunlaştığında gemilerin hidrojenle çalıştırılabileceğini de ifade etti.

Dünyanın gemi inşa merkezlerinden biri olan Güney Kore’de, sanayi tahminlerine göre, 2030’dan başlayarak on yıl içinde 20 bin metreküp kapasiteli 20 gemi inşa edilmesi bekleniyor. Talebin artması halinde, 2040 yılından sonra 170.000 metreküp kapasiteli 200 adet, daha büyük gemiye yükselebilir. Hidrojen, boru hatlarıyla ve gemilerle sıvı hâlde taşınabilir. Sıvı hidrojen, özel çift duvarlı izoleli tanklarla, buharlaşmayı önleyebilecek şekilde taşınabilir.

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

TÜRK SAVUNMA SANAYİSİNİN MİLLİ GÜCÜ ASFAT 4 YAŞINDA

Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Askeri Fabrika ve Tersane İşletme AŞ'nin (ASFAT), 4 yıl gibi kısa bir sürede önemli başarılarla imza attığı, PN MİLGEM projesiyle cumhuriyet tarihinin tek kalemde en büyük savunma sanayi ihracatını gerçekleştirdiği açıklandı.



Paylaşımında "ASFAT, 4 yıl gibi çok kısa bir sürede önemli başarılarla imza attı. ASFAT, PN MİLGEM projesini hayata geçirerek cumhuriyet tarihimizin tek kalemde en büyük savunma sanayi ihracatını gerçekleştirdi. ASFAT, Kayseri 2'nci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğümüzü de A400M uçakları için bakım, onarım ve yenileme merkezi haline getirdi. Böylece yerli, yabancı A400M uçakları için üretici tesisleri dışında, bakım, onarım ve yenileme hizmetleri ülkemizde verilecek" ifadeleri kullanıldı. ASFAT ve yaptığı çalışmalar ile ilgili bilgilerin yer aldığı paylaşımında şunlara

yer verildi: "Askeri fabrikalar ve tersanelerin gelişimini ve modernizasyonunu sağlamak, aynı zamanda bunların imkan ve kabiliyetlerini kullanarak ihracat odaklı projeler üretmek üzere 2018'de kurulan ASFAT, kısa sürede yapılamaz denileni yaparak cumhuriyet tarihinin tek kalemde gerçekleştirdiği en büyük savunma sanayi ihracatı olan PN MİLGEM projesine imza attı.

Pakistan için toplamda 4 gemiyi kapsayan PN MİLGEM projesinde, ilk gemi 15 Ağustos 2021'de denize indirildi. ASFAT tarafından TSK'nın ihtiyaçlarını karşılamak üzere yerli ve milli imkanlarla geliştirilen Mekanik Mayın Temizleme Teçhizatı da (MEMATT) Milli Mayın Faaliyet Merkezine (MAFAM) Uluslararası Sertifikasyon Merkezi olma yeteneği kazandı. Azerbaycan ile yapılan anlaşma sonrası 20 MEMATT'ın teslimatı peyderpey sürerken, Burkina Faso ve Togo'ya yapılan 2'şer adet MEMATT satışıyla bölgeye ilk savunma

sanayi ihracatı da yapılmış oldu. ASFAT, 30'u aşkın ülkede onlarca proje yürüterek hem bakanlığa, hem de ülke ekonomisine büyük katkı sunmaya devam ediyor."

Deniz Kuvvetlerinin 2 adet açık deniz karakol gemisi ihtiyacını karşılamak için Tersaneler Genel Müdürlüğü ve İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nın da desteğiyle çalışmalara başlayan ASFAT, 15 Ağustos 2021'de projeye başladı. Çok yüksek yerlilik oranıyla tasarlanıp üretimine başlanan proje, beklenen bütçenin yüzde 40 altında ve hedeflenenden daha kısa sürede gerçekleştirildi. ASFAT ayrıca Deniz Kuvvetleri'nin hizmetine sunulan 10 bin tonluk Yüzer Havuz'u hayata geçirirken, yeni dönemde de Denizaltı Yüzer Havuzu Projesi'nin yapımına devam ediyor. Sermayesinin tamamı kamuya ait olan ASFAT, 27 askeri fabrika ve 3 askeri tersanenin 100 yılı aşkın tecrübesi ve nitelikli, alanında uzman iş gücü ile ortak üretim ve tasarım çözümleri geliştiriyor.

PETROL OFİSİ, YENİDEN "YILIN İTİBARLISI" SEÇİLDİ

Petrol Ofisi, The ONE Awards Bütünleşik Pazarlama Ödülleri'nde akaryakıt sektöründe bir kez daha "Yılın İtibarlısı" ödülüne layık görüldü.



Şirketten yapılan açıklamaya göre, Marketing Türkiye ve pazar araştırmaları şirketi AKADEMETRE iş birliğiyle Türkiye genelinde gerçekleştirilen "İtibar ve Marka Değer Performans Ölçümü" araştırması tamamlandı. Toplam 12 ilde, 1200 kişiyle yapılan yüz yüze görüşmeler sonucunda,

sektörlerinde yıl içinde itibarını en çok arttıran markalar ve bu başarının paydaşları olan reklam, dijital ajanslar, medya planlama ve halkla ilişkiler şirketleri belirlendi. Yaklaşık 70 kategoride, 16 farklı kriter üzerinden gerçekleştirilen araştırmanın sonucunda, 2021'in The ONE Awards Bütünleşik Pazarlama Ödülleri'nde kazananlar düzenlenen bir törenle ödülleri aldı.

Petrol Ofisi, The ONE Awards Bütünleşik Pazarlama Ödülleri'nde, akaryakıt kategorisinde yeniden "Yılın İtibarlısı" seçildi. Böylece Petrol Ofisi, bu ödülü son dört yılda üçüncü defa aldı. Açıklamada

görüşlerine yer verilen Petrol Ofisi Pazarlama Kıdemli Müdürü (CMO) Sinan Seha Türkseven, şunları kaydetti: "Petrol Ofisi olarak, lideri olduğumuz akaryakıt sektöründeki hizmet anlayışımızın bizzat halk jürisi tarafından ödüllendirilmesinden, özel bir mutluluk ve gurur duyuyoruz.

Bu ödül bir anlamda da ürün ve hizmet kalitemizin, müşterilerimiz nezdinde bulunduğu karşılığın da somut bir göstergesidir. Petrol Ofisi olarak ödüllere başladığımız 2022'de yine müşteri odaklı bir yaklaşımla başarılı ürün, hizmet ve uygulamalarımıza devam edeceğiz."

TÜRKİYE'NİN İLK SİDA'SI ATIŞ TESTLERİNİ TAMAMLADI

Antalya'da ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma'nın ortak projesi olarak üretilen Türkiye'nin ilk Silahlı İnsansız Deniz Aracı (SİDA) olan ULAQ'ın yeni silah sistemiyle atış testleri tamamlandı.



Savunma sanayisinde milli sermaye ile faaliyet gösteren Antalya merkezli ARES Tersanesi ve Ankara merkezli Meteksan Savunma, Türkiye'nin ilk ve tek SİDA'sı ULAQ platformuna 12.7 mm, uzaktan komutalı silah sistemi entegre ederek atış testlerini başarı ile tamamladı. 2021 yılında dünyada bir insansız deniz aracından ilk kez füze atışı gerçekleştirerek başarıyla hedefi imha eden ULAQ, yeni uzaktan kumandalı silah sistemiyle üs ve limanların korunmasında görev alacak. ARES Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç ve Meteksan Savunma Genel Müdürü Selçuk

Kerem Alparslan'ın ortak açıklamasında, Türkiye'nin ilk silahlı insansız deniz aracı ULAQ-SİDA'nın 12.7 mm silah sistemiyle atış testleri de dahil olmak üzere tüm testleri başarıyla tamamladığı ve görev almaya hazır olduğu belirtildi.

Büyük gurur ve mutluluk duyduklarını ifade eden iki firmanın genel müdürünün ortak açıklaması şöyle: "ULAQ İnsansız Deniz Aracı'nın ülkemizin mavi vatan savunması, deniz kıta sahanlığımızın ve münhasır ekonomik bölgelerin korunmasında ne kadar önemli bir sistem olduğunun farkındayız. Bu doğrultuda ULAQ'a farklı ihtiyaçlar kapsamında yeni sistemlerin entegre edilmesi için yoğun faaliyetlerimizi devam ettiriyoruz."

ULAQ SİDA'NIN ÖZELLİKLERİ

400 kilometreyi aşabilen seyir menziline, saatte 70 kilometrenin üzerinde sürat kabiliyetine, gündüz/gece görüş imkanlarına, otonom seyir algoritmalarına,

kriptolu ve elektronik harp korumalı haberleşme alt yapısına sahip ve gelişmiş kompozit malzemeden üretildi. Keşif, Gözetleme ve İstihbarat, Su Üstü Harbi (SUH), Asimetrik Harp, Silahlı Eskort ve Kuvvet Koruma, Stratejik Tesis Güvenliği gibi görevlerin icrasında karadan mobil araçlarla ve karargâh komuta merkezinden veya yüzer platformlardan kullanılabilir.

Türkiye'nin ilk ve tek silahlı insansız deniz aracı ULAQ, 2021 yılında tamamlanan versiyonundan farklı olarak keşif ve karakol görevlerine ilaveten kritik üs/tesis ve liman savunma amaçlı olarak 12.7 mm uzaktan kumandalı silah sistemi ile donatıldı. İnsansız deniz araçları alanında ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma tarafından başlatılan projenin yeni versiyonun ardından istihbarat toplama, mayın avlama, denizaltı savunma harbi, yangın söndürme ve insani yardım/tahliye amaçlı ULAQ insansız deniz araçlarının da üretimi devam ettirilecek.

SIRENA MARINE VE YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ İMZALARI ATTI

Üniversite - sanayi iş birliği kapsamında uygulanabilir sonuçların sanayiye aktarımını sağlamaya yönelik politikaların oluşturulması konusunda üniversiteler ile sanayi kuruluşlarının iş birliği devam ediyor.



Anlaşma kapsamında üniversite - sanayi iş birliğinin geliştirilmesi için Sirena Marine

ile Yıldız Teknik Üniversitesi ile protokol imzaladı. İş birliği kapsamında Türkiye'nin ilk ve tek seri yat üreticisi Sirena Marine ile Yıldız Teknik Üniversitesi, bilimsel veya teknolojik araştırmalara yönelik proje ve araştırma çalışmaları ile birlikte gerçekleştirecekleri projelere dayalı bilimsel makale veya bildiri çalışmaları yapacaklar.

İş birliği ayrıca birlikte yürütülen proje ve araştırma çalışmaları ile ilgili hesaplamalar, analizler ve deneylerin yapılmasına yönelik çalışmaları ve öğretim üyelerinin Sirena Marine'de yapacağı danışmanlık çalışmalarını da içeriyor. Bunun yanı sıra YTÜ lisans öğrencilerinin Sirena Marine'de

mesleki eğitim ve stajları, proje ve bitirme tezi çalışmalarını Sirena Marine ile iş birliği içinde yapmalarına yönelik çalışmalar ile seminer, konferans ve tanıtım etkinliklerine yönelik çalışmalar da bu iş birliğinin kapsamı içinde yer alıyor.

Anlaşma kapsamında YTÜ son sınıftaki en az 5 lisans öğrencisi son yarı dönem boyunca staj yaparak hem kendilerine hem de Sirena Marine'e katkı sağlayacak.

Staj yapan öğrenciler, insan kaynakları aday havuzuna alınarak açık pozisyonlar için değerlendirilecek.



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



500-1500 HP



30-250 HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



**Yanmar ile
7 gün 24
saat kontrol**

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

AVRUPA'NIN YENİ İNŞA VE BAKIM ONARIM ÜSSÜ "TÜRKİYE"

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, Altınova'daki tersanelerin 2021 çalışmalarını ile ilgili değerlendirmede bulundu. Uzun, 2021 yılında üretimde ve idari kadroda 28 bin kişinin istihdam edildiğini söyledi.



SGK verilerine göre sektörün istihdama ciddi katkı sağladığına değinen Uzun, 2021 yılı son aylarında Yalova'daki sektörün üretim iş kollarındaki istihdamının 25 binin üzerinde olduğunu kaydetti. Uzun, şöyle devam etti: "İdari personelimizi de ekleyince; bölgemizde 28 bin kişiye istihdam sağlanıyor. Bu Yalova'nın toplam özel sektör istihdamının yüzde 41'i Altınova ilçesinde ise yüzde 82'sidir. 2021 yılında tesislerimizde toplam 850 milyon dolar değerinde 48 yeni gemi (46 gemi/tekne ve 3 çelik

yapı) üretilmiş ve teslim edilmiş, yıl boyunca havuzlarda, kızaklarda ve iskele/rıhtımlarda toplam 1023 adet gemiye yaklaşık 500 milyon dolara yakın tutarda bakım onarım yapılmıştır." Bakım onarım yapılan gemilerden 12 tanesine 'Baca Gazı Yıkama Sistemleri' ve 179 tanesine de "Balast Suyu Arıtma Sistemleri" kurularak; gemilerin çevreye olumsuz etkilerinin asgariye indirilmesine hizmet ettiklerini dile getiren Uzun, Altınova'da inşa edilen gemilerin ileri teknoloji barındıran, yenilebilir enerji kullanan, çok

özel projeler olduğuna vurgu yaparak, "Bu gemiler denizcilikte önde gelen ülkeler başta olmak üzere, dünyanın her tarafındaki müşterilere ihraç edilmektedir.

2022 yılında pandemi etkilerinin devam edeceği görülüyor. Neyse ki bizim bölgemizde korunarak çalışmaya devam edeceğiz" dedi. Yalova'da bulunan tersanelerin, 2022 yılına üretimi devam eden ve sözleşmesi yapılmış 84 yeni inşa siparişiyle girdikleri bilgisini veren Uzun, sözlerini şöyle tamamladı: "Altınova tersane bölgemizin dışbükey kıyı yapısı nedeniyle daha birçok havuzun komşu tesisleri ve deniz trafiğini etkilemeksizin güvenle işletilmesi mümkündür ve bakım onarım konusunda yüksek talep vardır.

Pandemi; butik gemi siparişlerinin uzak doğudan ülkemize kaymasına sebep olduğundan, 2022 ve takip eden yıllarda yeni gemi inşa siparişlerinin artacağına inanıyor ve hızlı gelişimimizi sürdürüp, ülkemize katkılarımızı daha da arttırmayı hedefliyoruz. Ülkemiz Avrupa'nın yeni inşa ve bakım onarım üssü olma yolundadır."

TERSAN POLAR BAY GEMİSİNİ TESLİM EDECEK

Tersan Tersanesi'nin İspanyol Polar Şirketi için inşa ettiği Polar Bay Balıkçı Gemisi, deneme seferlerine başladı.



Tersan Tersanesi tarafından inşa edilen olta tipi fabrika balıkçı gemisi Polar Bay, teslimata hazırlanıyor. Marinteknik tarafından tasarlanan Polar Bay, 60 metre uzunluğunda, 13 metre genişliğinde. Longliner Fabrikası balıkçı gemisi Polar Bay, olta balıkçılığı kabiliyetlerinin yanı sıra zorlu hava koşullarında balık avlanma işlemine

devam edebileceği bir moonpool sistemi ve gelişmiş balık işleme tesisi ile donatıldı.

Olta tipi fabrika balıkçı gemisi Polar Bay, derin okyanus balığı türlerini avlamak üzere tasarlandı. DNV-GL tarafından klaslanan geminin önümüzdeki günlerde teslim edilmesi planlanıyor.

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 Aydınlı 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



PN MİLGEM GEMİLERİNİN İNŞA SÜREÇLERİ DEVAM EDİYOR

Pakistan isterilerine göre özelleştirilerek Türk tersanelerinden 4 adet inşası talep edilen PN Milgem gemilerinin hepsinin inşaa süreçleri devam ediyor. Birinci PN Milgem gemisi olan PNS BABUR 11 Ocak 2022'de İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda havuza girdi.



ASFAT Deniz Platformları Teknik Müdürü PN Milgem Projesi'nin gemileri hakkında son gelişmeleri aktardı. Bu bilgilere göre; birinci PN Milgem gemisi olan PNS BABUR 11 Ocak 2022'de İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda havuza girdi, planlı ve uzun bir havuz süreci sonrası liman testlerine başlayacak.

Üçüncü PN Milgem gemisi olan PNS BADR'ın inşası ise tüm hızıyla Karacı'de devam ediyor. 2022'nin ilk yarısında geminin Karacı'de denize iniş için çalışmaları yapılacak. İkinci ve dördüncü PN Milgem gemileri PNS KHAIBAR ve PNS TARIQ'ın da inşası devam ediyor.



PN MİLGEM PROJESİ

Türk Donanması için yerli ve milli imkanlarla tasarlanıp geliştirilen Milgem Projesi meyvelerini verirken, Pakistan'da kendi donanması için bu gemilerden sipariş verdi. Pakistan'ın sipariş verdiği Milgem'lerde Pakistan Donanması'nın isteklerine göre gemi tasarımında değişiklikler yapılarak PN Milgem projesini ortaya çıkmıştı. PN Milgemler'de 2 adet 6'şar hücreli satıhtan Havaya GÜDÜMLÜ Mermi Sistemi, 2 adet

3'er lançerli satıhtan satıha GÜDÜMLÜ Mermi Sistemi, 76 mm Ana Batarya Top, Torpido Fırlatma Sistemi, Yakın Hava Savunma Sistemi, 2 adet 25 mm Uzaktan Komutalı Stabilize Top Sistemi (STOP), Karınaya Monteli Sonar, Torpido Karıştırma / aldatma Sistemi (TKAS) gibi sistemlerinin kurulacağı açıklanmıştı. PN MİLGEM projesi kapsamında üretilecek gemiler şöyle sıralanıyor: PNS Babür, PNS Khaibar, PNS Badr, PNS Tariq.

GÜNLÜK 1.5 MİLYAR TON SU OKYANUSA KARIŞIYOR

Bir dönem 'dünyanın en büyük buzdağı' olarak görülen 'A68' adlı devasa buz kütesinin erimesi sonucu her gün 1.5 milyar ton suyun okyanusa karıştığı belirtiliyor.



Bir dönem 'dünyanın en büyük buzdağı' olarak görülen 'A68' adlı devasa buz kütesinin erimesi sonucu her gün 1.5

milyar ton suyun okyanusa karıştığı belirtiliyor. 2017'de Antarktika'dan kopan A68 buzdağı, yaklaşık 6 bin kilometrekare büyüklüğünde ve yaklaşık 230 metre yüksekliğe sahipti. A68'den eriyen su miktarı, günlük 1.5 milyar tonu aşarken; bu oran İngiltere'nin günlük su tüketiminin yaklaşık 150 katına denk geliyor.

Dev buzdağından şimdiye kadar yaklaşık 1 trilyon tonluk buzun eridiği belirtiliyor. Nisan 2021'e kadar A68, çok sayıda

küçük parçaya bölünürken bunun uzun süreli etkilerinin olabileceği kaydediliyor. Uzmanlar, Antarktika'dan Güney Atlantik'e doğru hareket eden dev buz kütesinin çevredeki sığıllara oturarak milyonlarca penguen, fok ve balının yiyecek arama yollarını kapatabileceğine işaret ediyordu. A68'den eriyerek okyanusa karışan suların yerel akımları değiştirerek okyanus zeminin yapısını değiştireceği ve yeni biyolojik değişimlere de kapı aralayacağı ifade ediliyor.

TÜRKİYE DENİZ SALYANGOZUNDAN 10,4 MİLYON DOLAR GELİR ELDE ETTİ

Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği (DKİB) verilerinden derlenen bilgilere göre, Türkiye'den 5 ülkeye 2021 yılında 1787 ton deniz salyangozu satıldı. Türkiye 2021 yılında deniz salyangozu ihracatından 10 milyon 421 bin 801 dolar gelir elde etti.



Türkiye 2020 yılında yapılan 2 bin 581 ton deniz salyangozu ihracatından 17 milyon

193 bin 622 dolar gelir elde etmişti. Bu ürünlerin ihracatı, bir önceki yıla göre

2021 yılında miktarda yüzde 31, değerde ise yüzde 39 geriledi. Deniz salyangozu ihracatında 5 milyon 221 bin 375 dolarla Güney Kore Cumhuriyeti ilk sırada yer aldı. Bu ülkeyi 2 milyon 904 bin 486 dolarla Çin Halk Cumhuriyeti, 1 milyon 393 bin 394 dolarla da Japonya takip etti.

Karadeniz Bölgesi'nden geçen yıl yapılan 1242 tonluk dış satımdan 7 milyon 64 bin 622 dolar gelir elde edildi. Böylece, ülke genelinde yapılan ihracatın yaklaşık yüzde 68'lik kısmı bölgede faaliyet gösteren firmalar tarafından gerçekleştirildi.



SINIRSIZ TEKNOLOJİLER. GÜVENLİ YARINLAR

2021'DE 1 MİLYAR 623 MİLYON DOLARLIK İHRACAT YAPILDI

Gemi yat ve hizmetleri ihracatı 2021 yılı sonu itibariyle yüzde 18,3 artışla 1 milyar 623 milyon dolara yükseldi. Böylece Türkiye'nin gemi, yat ve hizmetleri sektöründeki ihracatı beş yılda 6,4 milyar dolara ulaştı. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven; “Mevcut sorunlarımızın çözümü ile birlikte sıçrama yaparak 2023 yılı ihracatımızın 2 milyar dolara ulaşabileceğini öngörüyoruz” dedi.



Türkiye İhracatçıları Meclisi (TİM) verilerine göre; ülkenin gemi, yat ve hizmetleri sektörü ihracatı beş yılda dalgalı bir seyir izlemesine karşın büyümeye devam etti. 2017 yılında 1 milyar 338 milyon 158 bin dolar olan sektör ihracatı, 2018'de 990 milyon 529 bin dolar, 2019'da 1 milyar 42 milyon 326 bin dolar ve 2020'de 1 milyar 375 milyon 6 bin dolar olarak kayıtlara geçti. İhracatta rekorların kırıldığı 2021'de büyümeye devam eden sektör, 2021 yılı sonu itibariyle %18,3 artışla 1 milyar 623 milyon dolara yükseldi. Böylece 2017-2021 döneminde sektör ihracatı 6 milyar 372 milyon 397 bin dolara ulaştı.

Sektörün beş yıllık ihracatında 1 milyar 646 milyon 901 bin dolarla Norveç

başı çaktı. Bu ülkeyi 589 milyon 941 bin dolarla Marshall Adaları, 513 milyon 410 bin dolarla Malta, 346 milyon 382 bin dolarla Rusya, 152 milyon 642 bin dolarla Fransa izledi.

Bu süreçte ABD'ye 114 milyon 821 bin dolar, Çin'e 101 milyon 412 bin dolarlık ihracat yapılması da dikkat çaktı. Sektörde 5 yıllık dönemde en fazla ihracat 3 milyar 434 milyon 835 bin dolarla İstanbul'dan yapıldı.

Bu ili 2 milyar 208 milyon 192 bin dolarla Yalova izledi. İstanbul ve Yalova'dan yapılan ihracatın toplam içindeki payı yüzde 87,5'i buldu. Bu illerin ardından en fazla dış satım yapılan il ise, 300 milyon 261 bin dolarla İzmir oldu.

CEM SEVEN: “2022 YILI İÇİN 1 MİLYAR 700 MİLYON DOLARLIK İHRACAT HEDEFİ”

Deniz Ticareti Dergisi'ne açıklama yapan Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, 2019 yılının sonunda başlayıp, 2020 ve 2021 yıllarında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisinin her sektörü olduğu gibi gemi ve yat inşası ile ihracatını içeren sektörümüzü de etkilediğinin yadsınamaz bir gerçek olduğunu söyledi. Cem Seven; “Lakin bu zorlu dönemde dahi ihracatımızı düzenli olarak arttırmayı, sürekli gelişim ve iyileştirme mottolarıyla başarmış bulunuyoruz. 2019 yılında toplam sektör ihracatımız 1 milyar 42 milyon dolar iken 2020 yılında bu tutar % 32'lik artışla 1 milyar 375 milyon dolara, 2021 yılı sonu itibariyle %18,3 artışla 1 milyar 623 milyon dolara yükselmiştir” dedi. Cem Seven şöyle devam etti: “Bu ivmelenmenin temel sebebi hedefimizi bir öncekinden daha yukarı taşımak olarak belirlememiz, geçmişten gelen bilgi ve tecrübelerimizi modern yöntemlerle harmanlayarak oluşturduğumuz inşa anlayışıyla pozitif yönde, güçlü adımlarla hızla ilerlememizdir”.

Ülke bazında en çok ihracat yaptığımız ilk beş ülkeyi sayan Cem Seven bunların Norveç, Rusya, Çin, Malta ve Fransa olduğuna dikkat çekti. Ürün grubu bazında en çok ihraç ettiğimiz ürünleri vurgulayan Cem Seven şöyle devam etti: “Feribotlar, balıkçı gemileri, yatlar ve römorkörler başlıca ihraç ürünleri arasında yer alıyor. İhracatçı firmalarımız özel maksatlı özel yapım



gemilerin inşası ve ihracatında zirveyi zorlamaktadır. Nitekim balıkçı gemisi ihracatında 2020 yılında dünya birincisi olduk, muhtemelen 2021 yılını da zirvede kapatacağız. Feribot ihracatında dünyada ilk 10, römorkör ihracatında ise ilk beş ülke arasında yer almaktayız. Bu hususa ek olarak, yüksek mühendislik ve inovasyon eseri olan farklı sevk sistemine sahip gemi ve yat inşasında da dünyada ilklere imza atmaktayız”.

“GELECEK NESİLLERE TEMİZ BİR DÜNYA BIRAKMAK EN ÖNEMLİ HEDEFİMİZ”

“Tersanelerimiz ve ekipman üreticilerimiz sipariş almaya devam ediyorlar” diyen Cem Seven, 2022 yılı için 1 milyar 700 milyon dolar tutarında bir ihracat hedefi belirlediklerini vurguladı. Seven; “Mevcut sorunlarımızın çözümü ile birlikte sıçrama yaparak, 2023 yılı ihracatımızın 2 milyar dolara ulaşabileceğini öngörüyoruz” şeklinde konuştu. Cem Seven sözlerini şöyle noktaladı: “Pazar dinamikleri oldukça hızlı bir şekilde değişiyor ve



gelişiyor. Hepimizin bildiği gibi küresel çevre sorunları dünyamızın en büyük problemleri arasında ve bu bağlamda pazar daha çevreci yaklaşımlara yöneliyor. Bu minvalde, Paris İklim

Anlaşması çerçevesinde karbon salınımı azaltarak gelecek nesillere temiz bir dünya bırakma amacımız doğrultusunda ilerlemek en önemli hedeflerimiz arasında bulunmaktadır”.



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

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



“POSEIDON MARINE'DEN RUSYA ATAĞI”

Dinamik ve tecrübeli kadrosu ile denizcilik sektörüne hizmet sunmayı hedefleyerek 2017 yılında yola çıkan Poseidon Marine Genel Müdürü Volkan Altan, kuruldukları günden bu yana tecrübe ve güvenlik konusunu çok önemsediklerini vurgulayarak, “Önümüzdeki sene çalışmalarımızı tamamlayıp, Rusya’da şube açmayı düşünüyoruz” dedi.



Poseidon Marine'nin yaptığı işlerden ve hizmetlerden bahseden Volkan Altan, firmalarını Ocak 2017'de kurduklarını ifade ederek, daha öncesinde de sektörün içerisinde olduklarını ifade etti. Bir yıl boyunca yatırım yapmadan kendi kabuklarına çekilerek işlerini devam ettirdiklerini, daha sonra ise dolmuş tesis kurarak yola koyulduklarını kaydeden Altan şöyle devam etti: “İlk önce yangın söndürme cihazlarının dolmaları ve basınç testlerini yaptık; sonrasında ağırlık testine önem vermeye başladık. Şu an gemilerde bulunan yük kreynlerinin 300 tona kadar ağırlık testlerini yapıyoruz. İkinci yatırımımız o şekilde ilerledi. Şimdi bir de yurtdışından can salı getiriyoruz, satışlarını ve kiralamalarını yapıyoruz. Tüm bayrak yetkileri ile birlikte tüm klas kuruluşlarından da yetkimiz var. Şu anda sadece fire and safety servis ve satış yapıyoruz. Özetle bildiğimiz işi yapıyoruz. 5'inci yılımız oldu. Ayrıca yurtdışından ürün getirmeye başladık. Biz üretim yapmıyoruz; sadece alım satım ve atölyelerimizde servis bakım hizmeti veriyoruz. Özetleyecek olursak, firmamızda üç kısım var: Yangın söndürme, ağırlık testleri, bir de can sallarını yapmak üzere. Bunlar için belli yatırımlar gerekiyor, onları da zaten yapıyoruz.”

Türkiye'deki denizcilik tedarik sektörünü değerlendiren Altan, doların artmasından dolayı fiyatların hiçbir şekilde sabit kalmadığını, ancak rekabetin çok fazla olduğunu dile getirdi. Şu anda safety alanında aynı işi yapan 30 firmayı geçtiklerini kaydeden Volkan Altan, sadece bilgi ve çevresi olanların bu sektörde ayakta kalabileceğine dikkat çekerek, “Teknik bilgi çok önemli... Yangın esnasında bizim dolmuşu ya da satışını yaptığımız bir ürün çalışmazsa eğer her şey başladığı gibi biter. Bizim sektör biraz tehlikeli olsa da, deneyimli personelimiz sayesinde şu ana kadar olumsuz bir şey yaşamadık. Denizden gelme, denizciliği bilen arkadaşlarla çalışmaya özen gösteriyoruz. İşinizi düzgün yaptıktan ve arkasında durduktan sonra hiçbir sıkıntı olmuyor” dedi. Hayati önem taşıyan ürünleri tedarik eden bir firma olarak endüstriyel anlamda güvenceyi nasıl sağladıklarını anlatan Altan, her ürünün denize elverişlilik belgesi olduğunu, çalışan firmaların ISO belgeleri ve TSE belgelerinin mutlaka olmak zorunda olduğunu söyledi. Kendi firmalarının da ilk dikkat ettikleri şeyin ürünün yeterlilik belgesi olmasının altını çizen Altan, daha sonrasında atölye ortamında gerekli kontrollerin yapıldığını bütün bunlardan sonra ürünün satışının yapıldığını söyledi.

“HER ZAMAN KENDİMİZİ GELİŞTİRMELİYİZ”

Poseidon Marine istasyonlarının her yıl düzenli olarak ISO, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve TSE tarafından denetlendiğini, firmalarının 12 klas kuruluşu ve 5 bayrak kuruluşundan yetkisi olduğunu belirten Altan, bu yetkilerin kendilerini bir üst lige çıkardığını dile getirdi. Firma olarak tanıtım konusunda yapacakları çalışmalardan bahseden Volkan Altan, şöyle konuştu: “Fuarlara

önem veriyoruz. En son Rusya'daki fuara katıldık. Türkiye'deki fuarlara da katılıyoruz. Ama Poseidon olarak bir üretimimiz olmadığı için aslında yurtdışı fuarlarına katılmak istemiyoruz. Çünkü zaten gerekli şeylerle tanıtımımızı yapıyoruz. Yıllık para ödediğimiz siteler var, oradan yabancı firmalar bizi buluyor. Yani bir safety firması olarak fuara gittiğiniz zaman pek yeterli olmuyor bizim için. Çünkü oraya gelenler ilk olarak ne üretiyorsunuz diye soruyorlar. Ancak Rusya bizim açımızdan farklı, çünkü ileride orada bir yer açmayı düşünüyoruz. O yüzden orada yapılan fuarlara katılıyoruz.”

2022 yılı öngörülerini ve sektörü nasıl bir piyasanın beklediğine de değinen Altan, şu anki durumun oldukça iyi seyrettiğini, neredeyse 2008 yılı öncesine döndüğünü kaydederek, işleyişin zincirleme olduğunu herkesin kazandığını söyledi. Armatörlerin, tersanelerin veya acentelerin Poseidon Marine'yi tercih etme sebeplerinin iş kalitesi ve iş ciddiyeti olduğuna vurgu yapan Altan, profesyonelliği de önemsediklerine dikkat çekti. Yapmayı hedefledikleri yeni konular hakkında bilgiler veren Volkan Altan, test tonajlarını 300 tondan 500 tona çıkarmayı ve Liferfts işini biraz daha çoğaltmayı düşündüklerini belirterek şunları söyledi: “Siparişlerimizi verdik. Şu ana kadar 300 tane getirttik. 2022 yılında 250 tane daha getirmeyi düşünüyoruz. Çinli bir firmayla anlaşma yaptık. Bunun dışında şirketin atölyelerini biraz daha modernleştirdik. Emniyete önem veriyoruz, yenilemeye devam ediyoruz. Her şeyi önlem altına aldık. Yaralanmaları sıfıra indirdik. Çok profesyonel bir ekiple çalışıyor, sürekli açıklarımızı kapatıyoruz”. Son olarak Volkan Altan, insanların her zaman öğrenmesi ve kendisini geliştirmesi gerektiğine dikkat çekti.



Transforming our hydrogen
expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

YEŞİL DÖNÜŞÜME YÖNELİK FİNANSMANA ERİŞİM

TİM, Sürdürülebilirlik Eylem Planı çerçevesinde “Yeşil Dönüşüm” sürecinde güncel durumu tespit etmek, ekosistemin tüm paydaşlarıyla iş birliği geliştirmek ve ihracatçıların yeşil finansman imkanlarından azami ölçüde faydalanmalarını sağlamak amacıyla çalışmalarına hız verdi. Bu kapsamda TİM Sanayide Sürdürülebilirlik Bilim Komitesi ve İklim Komitesi üyelerinin, ilgili sektör temsilcileri ve akademisyenlerin katılımıyla çevrimiçi olarak “Yeşil Dönüşüme Yönelik Finansmana Erişim Toplantısı” gerçekleştirdi.



TİM Sürdürülebilirlik Eylem Planı çerçevesinde, yeşil dönüşüm sürecinde güncel durum tespiti yapmak, ekosistemin tüm paydaşlarıyla iş birliğini geliştirmek ve ihracatçılara yeşil finansman olanaklarından azami ölçüde faydalanmalarını sağlamak amacıyla ilgili bakanlık ve kamu kurumlarının, uluslararası finans kurumlarının Türkiye temsilciliklerinin, bankaların, TİM Sanayide Sürdürülebilirlik Bilim Komitesi ve İklim Komitesi üyelerinin, ilgili sektör temsilcileri ve akademisyenlerin katılımıyla çevrimiçi olarak “Yeşil Dönüşüme Yönelik Finansmana Erişim Toplantısı” gerçekleştirdi.

Etkinliğe TİM Başkanı İsmail Gülle, Başkan Vekili Başaran Bayrak, OECD Türkiye Daimî Temsilcisi Prof. Dr. Kerem Alkin, TÜBİTAK Başkanı Prof. Dr. Hasan Mandal, Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı Mali İş Birliği ve Proje Uygulama Genel Müdürü Bülent Özcan, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı İklim

Değişikliği Başkanı Orhan Solak, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası-EBRD Türkiye Ülke Başkan Vekili Şule Kılıç, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu-BDDK İkinci Başkanı Yakup Asarkaya, Türkiye Kalkınma ve Yatırım Bankası Genel Müdürü İbrahim Halil Öztöp, Borsa İstanbul Genel Müdür Yardımcısı Güzhan Gülay, Türk Eximbank Genel Müdürü Ali Güney, KOSGEB Teknoloji, Yenilik ve Yerileştirme Dairesi Başkanı Dr. Mehmet Görkem Gürbüz'ün yanı sıra k özel bankaların üst düzey temsilcileri katılım sağladı.

Ayrıca Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi (UN Global Compact), Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Çözümleri Ağı (UN - SDSN) ve İş Dünyası ve Sürdürülebilir Kalkınma Derneği'nin Türkiye Temsilciliği'nden üst düzey isimler ile TİM'in 27 farklı sektöründen temsilciler de katıldı.



13 Ocak 2022 Perşembe günü çevrimiçi olarak gerçekleştirilen toplantı Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Sayın İsmail Gülle'nin açılış konuşması ile başladı.

Toplantının ilk bölümünde ulusal ve uluslararası kurum temsilcileri; ikinci bölümünde ise sektör başkanları ve ihracatçı birlikleri temsilcileri yeşil dönüşüme yönelik finansmana erişim kapsamında bilgi, görüş ve önerilerini Ayvansaray Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Emre Alkin moderatörlüğünde paylaştılar. Toplantının açılışında bir konuşma yapan TİM Başkanı İsmail Gülle; yeşil dönüşüm ve sürdürülebilirliğin, günümüzde artık bir seçenek olmanın ötesinde, başlı başına bir zorunluluk olduğunu aktardı.

Gülle, şunları söyledi: Yeşil dönüşüm ve sürdürülebilirlik, günümüzde artık başlı başına bir zorunluluktur. Bu kapsamda toplantının üç temel amacı; TİM Sürdürülebilirlik Eylem Planı çerçevesinde; yeşil dönüşüm sürecinde

güncel durumumuzu tespit etmek, ekosistemin tüm paydaşlarıyla iş birliğini geliştirmek ve ihracatçılarımızın yeşil finansman olanaklarından azami ölçüde faydalanmalarını sağlamaktır.

“BANKALARIN GÖRÜŞ VE DEĞERLENDİRMELERİ ÖNEMLİ”

İsmail Güllü, “Türkiye İhracatçılar Meclisi olarak, bu dönemi değerlendirmek adına çalışmalarımıza süratle başladık. TİM Sürdürülebilirlik Eylem Planımızı kamuoyuyla paylaştık. Ticaret Bakanlığımız tarafından yayımlanan Yeşil Mutabakat Eylem Planı’nda yer alan 'yeşil finansman' başlıklı Eylem Planımızın da önemli gündemlerinden biri. Bu kapsamda dijital mentorluk ve eğitim programlarıyla yeşil mutabakat ve iklim değişikliği odağında öncelikle yeşil finansman başlığında rapor ve eğitimlerle ihracatçılarımıza değer katmayı amaçlıyoruz” değerlendirmesinde bulundu.

Başkan Güllü konuşmasına şöyle devam etti: “Bu hususta, bankalarımızın görüş ve değerlendirmeleri ile sürece sağlayacakları katkılar oldukça önem arz ediyor. Meclisimizin de imzacısı olduğu Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi’nin Sürdürülebilir Finansman Bildirgesi’ni imzalayan 8 bankamızın temsilcileri bugün aramızdalar.

İhracat ailemizin her zaman yanında olan finans sektörümüzün yeşil dönüşüm sürecinde de ihracatçılarımızın yanında olması en büyük beklentimiz. Çünkü bu dönüşümün, yeterli finansman kaynağı sağlanmadan gerçekleşmesi mümkün değil. Avrupa Birliği sürece büyük bir finansman kaynağı ayırdı. Hükümetimizin yürüttüğü etkin müzakereler sonucunda bu hafta 3,2 milyar avruluk bir kaynağın ülkemize kazandırıldığı müjdesini aldık. Bu rakamlar arttıkça inanıyorum ki, tüm sektörlerimizin de dönüşüm süreci hızlanacak”.

TOPLANTIDA ÖNE ÇIKAN KONU BAŞLIKLARI

Yeşil Dönüşüme Yönelik Finansmana Erişim Toplantısı’nda öne çıkan konu başlıkları şu şekilde sıralandı:



1. TİM Yeşil Dönüşüme Yönelik Finansmana Erişim Toplantısı’nda Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi’nin Sürdürülebilir Finansman Bildirgesi’ni imzalayan sekiz bankanın temsilcileri yeşil dönüşümün finansmanına yönelik kaynak ve programlarını anlattı.
2. Toplantıya katılan bankalar sürdürülebilir projelerin finansmanı alanında 200 milyar TL’nin üzerinden fon sağlayacak.
3. Yeşil dönüşümün gerçekleştirilmesi için AB’nin önümüzdeki 10 yıl içerisinde reel sektöre 1 trilyon Euro tutarında sürdürülebilir yatırım desteği sağlanmayı planlanıyor. Ülkemiz de, bu kaynaklardan azami ölçüde faydalanmalıdır.
4. İhracatımızın %41,3’ünü gerçekleştirdiğimiz bir pazar olan AB’de 2026 yılında uygulanmaya başlanacak sınırdan karbon düzenlemesi için 2023-2025 dönemi geçiş dönemi olacak.
5. Gelişmiş ekonomiler geliştirmekte olan ekonomilere yeşil dönüşümünün finansmanına yönelik 1 trilyon dolar

yardımları taahhüt ediyor. Öte yandan, gelişmekte olan ekonomiler için dönüşüm için gerekli yatırım 5 trilyon dolar olarak hesaplanıyor. Arada kalan 4 trilyon dolar için ülkeleri ödüllendirecek bir sistem kurgulanmalı.

6. Küresel borcun 280 trilyon dolar olduğu düşünüldüğünde yeşil dönüşümün finansmanı daha da önemli bir hale geliyor.
7. Türkiye’de IPA kapsamında 16 proje geliştirildi.
8. Ufuk Avrupa Programı kapsamında desteklerden yararlanan firmalar Avrupa’daki muadilleri ile kıyaslandığında 10 kat daha az bütçeler kullanıyorlar.
9. EBRD tarafından desteklenecek tüm projeler öncelikli olarak Paris İklim Anlaşmasına Uyum değerlendirmesinden geçiyor.
10. Paris Anlaşması sonrası gündeme gelen yaklaşık 3.2 milyar dolarlık iklim finansmanı kaynağının 2 milyar dolarını Dünya Bankası üstlenmiş durumda.

3'ÜNCÜ MARMARA DENİZİ SEMPOZYUMU YAPILDI

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) tarafından Türkiye İş Bankası'nın ana sponsorluğunda 3'üncü Marmara Denizi Sempozyumu gerçekleştirildi. Sempozyum, İş Kuleleri Salonu'nda 8-9 Ocak tarihlerinde yapıldı.



Hakan Aran

İş Bankası ve TÜDAV'in ortak açıklamasına göre, TÜDAV tarafından İş Bankası'nın ana sponsorluğunda hibrit olarak yapılan sempozyumda, müsilaj, kirlilik, biyoçeşitlilik, balıkçılık, deprem, Türk Boğazları ve deniz ulaşımı konuları ele alındı. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Müsilaj Komisyonu Üyelerini, bilim insanlarını, karar vericileri, sivil toplum kuruluşlarını, belediyeleri, balıkçı kooperatiflerini, deniz ulaşımı ve turizm sektörlerinden temsilciler ile öğrencileri bir araya getiren sempozyumda, 100'ün üzerinde katılımcı Marmara Denizi ile ilgili makalelerini paylaştı.

10 yılda bir düzenlenen sempozyumun ilki 2000 yılında, ikincisi de 2010'da gerçekleştirilmişti. Daha önceki sempozyumlarda hem Marmara Denizi, hem de Boğazlarla ilgili önemli konular detaylı şekilde tüm boyutlarıyla tartışılmıştı. 2021 yılının yaz aylarının başında herkesin müsilaj gerçeğiyle gözle görülür biçimde tanışmasından sonra yapılan 3'üncü Marmara Denizi Sempozyumu, bundan sonraki süreçte

tüm paydaşların katkısıyla sorunların giderilmesi noktasında nasıl bir yol haritası izleneceğine dair fikir vermesi açısından önemli konumda bulunuyor.

Sempozyumun açılış konuşmaları TÜDAV Başkanı Bayram Öztürk, İş Bankası Genel Müdürü Hakan Aran ile Tarım ve Orman Bakanlığı, Su Ürünleri Genel Müdürlüğü Kaynak Yönetimi ve Balıkçılık Yapıları Dairesi Başkanı Doç. Dr. Mahir Kanyılmaz tarafından yapıldı. Sempozyumun ilk gününde TBMM Müsilaj Komisyonu Üyeleri Milletvekilleri Nevzat Ceylan, Gülizar Emecan ve Hayrettin Nuhoglu'nun yanı sıra Bilim Akademisi Kurucu Üyesi Prof. Dr. Naci Görür ve ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Barış Salihoglu da konuşmacılar arasında yer aldı.

İŞ BANKASI GENEL MÜDÜRÜ HAKAN ARAN ÖNEMLİ MESAJLAR VERDİ

Açıklamada sempozyumdaki görüşlerine yer verilen İş Bankası Genel Müdürü Hakan Aran, bu tür etkinliklerin, Marmara Denizi ile ilgili içinde bulunulan tablonun

iyileştirilmesi ve denizlerin geleceği açısından hayati bir öneme sahip olduğunu belirtti.

Denizlerin ve biyolojik çeşitliliğin korunmasının, kirliliğin önlenmesi gibi konuların küresel iklim değişikliğinden bağımsız düşünülmemeyeceğini aktaran Aran, "İklim değişikliğini, kuraklığı önlemeye dönük atacağımız her adım, alacağımız her aksiyon bizden sonraki nesillere yaşanabilir bir dünya bırakmaya katkı sağlayacaktır. Bu, üzerinde yaşadığımız gezegene ve geleceğe karşı bir borcumuz. Herhangi bir hesapla, maliyetle yönetilmeyecek kadar hassas, odağında canlı olan, hayat olan bir konu. Ben inanıyorum ki herkes, her kurum hassasiyetle, fedakârlıkla üzerine düşeni yerine getirdiğinde hep istediğimiz gibi denizlerimiz mavi, ormanlarımız yeşil, soluduğumuz hava temiz kalacak."

Aran, 2021 yaz aylarında görülen müsilajın Marmara'daki kirliliğin geldiği boyutu gözler önüne serdiğine işaret ederek, şunları kaydetti: "Denizlerimizin korunması konusunda farkındalık yaratma ve bilgilendirmeye dönük her çalışma büyük önem taşıyor. Biz, denizlerdeki ekolojik dengeyi de olumsuz etkileyen küresel ısınma ve iklim değişikliğine sürdürülebilirlik şemsiyesi altında bakıyor, bunu kurumsal sosyal sorumluluk veya bir iş sürekliliği yaklaşımının çok ötesinde ekonomik, çevresel, sosyal ve yönetimsel konuların bütünsel bir yaklaşımla değerlendirildiği iş modeli olarak ele alıyoruz. Düşük karbon ekonomisini ve kapsayıcı finansal çözümleri destekleyen bir strateji izliyoruz."

Konuşmasında denizlerle ilgili aldıkları inisiyatiflere de değinen Aran, ODTÜ



Prof. Dr. Bayram Öztürk

Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün maliyetli olan deniz kirliliği ve müsilaja ilgili araştırmalarına daha verimli ve büyük ölçekli yapılabilmesi noktasında destek vereceklerini bildirdi. Aran, ayrıca, İş Bankası'nın desteğiyle "Bir Umut Marmara Belgeseli" hazırlandığını, "Denizleri Koruyalım Kredisi"ni sunduklarını ifade etti. Hakan Aran, "Doğaya dair yapılan her şey, aslında geleceğe yatırımdır. Toprağı ağaçsız, havayı ve suyu nefessiz bırakmayacağız. Herkesin alacağı küçük bir önlem bile kar topu misali dünyamız için git gide büyüyecek, çok yere dokunacaktır." ifadelerini kullandı.

"HEPİMİZİN ORTAK ÇÖZÜMDE VE EYLEMDE BULUŞMASI GEREKİYOR"

TÜDAV Başkanı Bayram Öztürk de bir önceki sempozyumun üzerinden 12 yıl geçmesine rağmen Marmara Denizi'ndeki ekolojik sorunların azalmayıp arttığına dikkati çekti. 2021 yılında sıkça konuşulan ve deniz ulaşımı ile ticaretini sekteye uğratması ihtimal dışı olmayan müsilaj sorununun 2010 yılı sempozyumunda gündeme geldiğini ifade eden Öztürk, o zaman da süregiden kirlenmeye, koruma eylem planına ve arıtma meselesine özel önem atfettiklerini hatırlattı.

Türkiye'de, özelde de Marmara Denizi'nde yaşanan biyolojik çeşitlilik sorunu ve iklim krizi karşısında hızlı hareket edilmesi gerektiğini vurgulayan Öztürk, sözlerini şöyle sürdürdü: "Marmara Denizi, asla yalnız bırakılacak bir deniz değildir.

Hasta olması halinde Ege ve Karadeniz de hasta olacaktır. Vakfımız, bu yıl iklim değişikliği ve denizlere etkileri üzerine çıkardığı kitapla denizlerimizdeki iklim değişikliği sorununu gündeme taşıma ve araştırmacılara ışık tutma sorumluluğunu yerine getirdi. Deniz bilimcilerimizin iklim değişikliği yanında denizlerimizdeki asitleşme konusuna da ciddi olarak eğilmesi gerekiyor. Denizlerimizin karşı karşıya kaldığı tüm bu olumsuzlukların önüne geçmek için hepimizin ortak çözümde ve eylemde buluşması gerekiyor." Öztürk, koruma alanları yanında balıkçılığın düzenlenmesine ve Marmara Denizi'ni boğan atık sular için arıtma tesislerinin gecikmeden hayata geçirilmesine ihtiyaç bulunduğuna işaret ederek, bu tesislerin finansman modeli için yaratıcı çözümler bulmak ve finans kaynaklarını çeşitlendirmek gerektiğini bildirdi. Bayram Öztürk, Marmara'nın yükünü hafifletmek için Karadeniz'de de koruma alanlarının oluşturulmasının bir zorunluluk olduğunun altını çizdi.

8 OCAK'TA ÖDÜLLER SAHİPLERİNİ BULDU

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı tarafından Marmara Denizi'ndeki araştırmaları teşvik etmek amacıyla verilmeye başlanan ödüllerin ilki, 8 Ocak akşamı sahiplerini buldu. Deniz Bilimleri alanında, özellikle de Marmara Denizi konusunda araştırma yapmış veya yapan uzmanlara verilen ödüller ilk kez bu yıl Türkiye İş Bankası ana sponsorluğunda gerçekleştirilen Marmara Denizi 2022 Sempozyumu kapsamında sunuldu. Deniz

araştırmalarına ilgiyi artırmayı, motivasyon sağlamayı ve denizlerin korunması konusunda farkındalık yaratmayı amaçlayan ödüllerin, genç bilim insanları için önemli olduğu değerlendiriliyor. Araştırma ödülleri 8 Ocak akşamı düzenlenecek bir törenle sahiplerine takdim edildi. Ödül komitesi; Marmara Denizi ödüllerinde araştırmacıların atf indekslerindeki sayıları, başta Marmara olmak üzere ülkemizde deniz bilimlerindeki gelişimindeki emeklerini, deniz bilimleri alanında yaptığı projeleri ve yetiştirdiği öğrenci sayılarını temel göstergeler olarak aldı. TÜDAV tarafından sunulan ödüllerin, bu konuda çalışan diğer kurum ve kuruluşlar tarafından da zaman içinde verilmesiyle birlikte özetle, Türkiye'nin denizlerini keşfedecek yeni deniz bilimcilerin yetişmesine katkıda bulunulması hedefleniyor.

ÖDÜLE LAYIK GÖRÜLENLER

Doç.Dr. N. Eda TOPÇU (Marmara Denizi'nde yumuşak mercanlar konusunda yaptığı başarılı araştırmalarla)

Prof. Dr. Memet Namık ÇAĞATAY (Marmara Denizi'nin Jeokimyası ve Paleoşinografisi üzerindeki öncü araştırmalarıyla)

Prof. Dr. Naci GÖRÜR (Marmara Denizi'nde deprem araştırmalarını başlatmasındaki öncü rolüyle)

Prof. Dr. Ahmet Cevdet YALÇINER (Çevre denizler ve Marmara Denizi'nde Tsunami konusundaki araştırmalarla)

Prof. Dr. Süleyman TUĞRUL (Çevre denizler ve Marmara Denizi'nin kimyasal oşinografisi konusunda yaptığı araştırmalarla)

Su ürünleri Yüksek Müh. Hakan KABASAKAL (Çevre denizler ve Marmara Denizi'nde köpek balıkları üzerine yaptığı özgün araştırmalarla)

Sempozyum boyunca Marmara Denizi ile ilgili güncel ve yaşamsal önem taşıyan konular, 71 bildiri ile 56 kurumdan 189 bilim insanı ve uzmanın katkısıyla ele alındı.

1 – 27 Ocak 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	AĞUSTOS 2021	EYLÜL 2021	EKİM 2021	KASIM 2021	ARALIK 2021	OCAK 2022
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ABD (BALTIMORE)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 OCAK) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PARIS MOU	14	7	4	3	1 (193 Denetleme)	0 (8 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0 (30 Denetleme)	0 (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0 (248 Denetleme)	0 (9 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0 (52 Denetleme)	0 (0 Denetleme)
USCG	-	1	0	1	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

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



- Management
- Chartering
- New Building
- Repair and Maintenance



VENTO
deniz işletmeleri

www.ventoshipping.com
T. +90 216 290 13 60 (pbx)
F. +90 216 290 13 63

Vento Deniz İşletmeleri ve Tic. Ltd. Şti.
Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 61 34718 Kadıköy / İSTANBUL



ULUÇ KEDME *

Öncelikle sağlık ve mutluluk dolu beraberinde bol kazançlı bir yeni yıl dileyerek yazımıza başlamak isterim. Piyasaları yeni yıl itibari ile kısa yorumlayacak olursak, her sene olduğu gibi gözlerin Çin tatili sonrasına çevrildiğini görüyoruz.

Hali hazırdaki gidişata baktığımızda markette düşüş eğiliminin devam ettiğini görmekteyiz. Endeksleri incelediğimizde, bu eğilim net bir biçimde gözükmemektedir. Baltık Supramax Endeksi'nde bir ay öncesine kıyasla %25 civarı, üç ay öncesine kıyasla %51 civarı kayıp

Markette düşüş eğilimi devam ediyor

görmekteyiz. Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda yine benzeri şekilde bir ay öncesine kıyasla %26, üç ay öncesine kıyasla ise %47 civarı kayıp yaşandığını görüyoruz. Marketin genel olarak yönünü gösteren Panamax ve Capesize'ı da içerisinde barındıran Baltık Kuruyük Endeksi'ne (BDI) baktığımızda ise, kayıpların bir ay öncesine kıyasla %38, üç ay öncesine kıyasla ise %68 seviyelerinde olduğunu görüyoruz ki; burada negatif ayrışmanın daha da artmasının sebebi hacimsel olarak endeksi etkileyen büyük tonaj endekslerinin de ciddi oranlarda düşmesidir. Bu düşüşleri gemilerin günlük kira bedellerinde de net bir biçimde görüyoruz. Ancak evvelki yazılarımızda da belirttiğimiz üzere marketin bu geri çekilmesinin, özellikle Çin tatili sonrası marketin gözlemlenecek olması sebebi ile gemi fiyatlarına tam yansımaları henüz görmedik.

Tanker endekslerine baktığımızda da benzeri düşüşleri gördüğümüzü söylememiz mümkün. Baltık Beyaz Mal

Endeksi'nde son bir aylık negatif yönde değişimin %30 civarında, Baltık Siyah Mal Endeksi'nde ise negatif değişimin yaklaşık olarak %12.5 civarında olduğunu gözlemlemekteyiz.

Brent Petrol'de ABD'de taleplerde düşüşe, FED'in faiz artırımlarına başlayacağına ilişkin beklentilere karşın Rusya-Ukrayna arasında artan gerilimin de etkisi ile son birkaç haftalık tırmanışına devam etti. Geçen ayki yazımızda iletmış olduğumuz 79 dolar seviyeleri bir evvelki aya kıyas ile yaklaşık %15 artışa tekabül ediyordu. Hali hazırda ise, bir %10'a yakın artış daha yaşayarak 87 dolar seviyelerinde seyir etmekte olduğunu görüyoruz. Demir çelik ve hurda fiyatlarında ise stabil seyir devam etmek ile birlikte sadece Hindistan Bölgesi'nde ufak da olsa bir artıştan söz etmemiz mümkün.

Şubatın ikinci haftası itibari ile bitecek Çin tatili sonrası marketin ne yönde seyredeceğini gözlemlene fırsatımız daha net olacaktır...

OCAK 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
NORD ADAGIO	61.000	2022	CHINA	BULK	SINGAPORE	67,0 *
NORD ARPEGGIO	61.000	2022	CHINA	BULK	SINGAPORE	*
NORD COLUMBIA	60.396	2018	JAPAN	BULK	NA	32,00
BELOCEAN	58.018	2011	CHINA	BULK	GERMANY	19,60
LAN HAI HE XIE	56.620	2011	CHINA	BULK	NA	18,50
PAC IFIC CROWN	56.469	2012	CHINA	BULK	CHINA	34,5 *
PAC IFIC BLESS	56.361	2012	CHINA	BULK	CHINA	*
FERONIA	56.058	2007	JAPAN	BULK	NA	16,40
NORDRUBICON	37.985	2016	CHINA	BULK	PAKISTAN	42,0 *
NORDCOLORADO	37.976	2016	CHINA	BULK	PAKISTAN	*
AS ELBIA	34.394	2011	S. KOREA	BULK	UNDISC	16,75
UNIVERSE KAISA	28.200	2004	JAPAN	BULK	UNDISC	8,20
DD VANGUARD	26.479	2007	S. KOREA	BULK	TURKEY	12,00
KING BARLEY	82.177	2012	CHINA	BULK	GERMANY	22,70
EGYPTIAN MIKE	81.601	2011	CHINA	BULK	GREECE	39,0 *

GEORGE P	81.569	2012	CHINA	BULK	GREECE	*
SHANDONG HAI DA	56.734	2013	CHINA	BULK	NA	18,05
UNIVERSAL BANGKOK	56.729	2012	CHINA	BULK	NA	33,0 *
UNIVERSAL BREMEN	56.726	2010	CHINA	BULK	NA	*
TOMINI INFINITY	56.720	2010	CHINA	BULK	NA	16,20
UNION ERWIN	55.733	2011	JAPAN	BULK	GERMANY	21,00
JIANGMEN NANYANG 183	39.300	2022	CHINA	BULK	GERMANY	28,50
SAN SEBASTIAN	32.285	2007	JAPAN	BULK	TURKEY	10,80
TARGA	28.419	2009	JAPAN	BULK	NA	14,10
BAO DA	28.107	2001	CHINA	BULK	NA	6,50
MACHITIS	18.315	1997	JAPAN	BULK	NA	6,00
CAPE TREASURE	180.201	2007	JAPAN	BULK	S. KOREA	22,00
SHANDONG HONG TU	76.116	2012	CHINA	BULK	NA	20,25
STAR ARTEMIS	63.205	2015	CHINA	BULK	GREECE	53,0 *
STAR EOS	63.132	2015	CHINA	BULK	GREECE	*
VIRGO COLOSSUS	61.616	2012	JAPAN	BULK	GREECE	24,00
BELNOR	58.018	2010	CHINA	BULK	NA	NA
BELSTAR	57.970	2009	CHINA	BULK	NA	NA
GDF SUEZ NORTH SEA	55.848	2012	JAPAN	BULK	NA	21,00
FAREAST HOPE	55.628	2004	JAPAN	BULK	CHINA	14,75
XIANG HUA	53.350	2003	JAPAN	BULK	NA	11,20
WAJED	45.621	1998	JAPAN	BULK	NA	10,20
C LIPPER BETTINA	38.221	2012	JAPAN	BULK	nA	20,25
OCEAN GALAXY	37.193	2011	S. KOREA	BULK	M. EASTERN	16,50
AEC DILIGENCE	31.642	2002	JAPAN	BULK	NA	9,50
LEO STAR I	22.145	1993	JAPAN	BULK	NA	5,20
RABA	16.593	2012	CHINA	BULK	NA	NA
COSCO KAWASAKI	50.713	2010	S. KOREA	CONTAINER	NA	65,00
ATLANTIC SOLLI	27.130	2008	CHINA	CONTAINER	NA	26,00
SONGA LYNX	13.797	2006	CHINA	CONTAINER	NA	NA
SPLENDOR TAIPEI	11.300	2007	JAPAN	GC	S. KOREA	7,00
OOCL ITALY	66.940	2007	JAPAN	CONTAINER	NA	NA
VEGA HERCULES	11.834	2006	CHINA	CONTAINER	GREECE	NA
VEGA JUNO	11.807	2008	CHINA	CONTAINER	GREECE	NA
A FUJI	23.443	2021	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	42,75
BREMEN TRADER	23.380	2021	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	42,75
ATHENIAN HARMONY	317.441	2010	S. KOREA	TANKER	GREECE	42,00
ASIAN PROGRESS III	306.352	2004	JAPAN	TANKER	CHINA	28,00
STI GUARD	109.999	2016	CHINA	TANKER	NORWAY	70,0 *
STI GALLANTRY	109.999	2016	CHINA	TANKER	NORWAY	*
SILVER	107.507	2010	JAPAN	TANKER	GREECE	24,50
GOLD	107.488	2010	JAPAN	TANKER	GREECE	24,50
KANPUR	106.094	2005	S. KOREA	TANKER	GREECE	29,0 *
BAREILLY	106.061	2005	S. KOREA	TANKER	GREECE	*
GUANABARA	106.045	2007	JAPAN 1	TANKER	GREECE	16,75
MARLIN AZURITE	49.999	2016	CHINA	TANKER	CHINA	140,0 *
MARLIN AMETRINE	49.999	2015	CHINA	TANKER	CHINA	*
MARLIN AMMOLITE	49.999	2016	CHINA	TANKER	CHINA	*
MARLIN AQUAMARINE	49.999	2016	CHINA	TANKER	CHINA	*
MARLIN AVENTURINE	49.999	2016	CHINA	TANKER	CHINA	*

GAO CHENG 1	9.087	2009	CHINA	TANKER	CHINA	3,50
AGNETA PALLAS	115.341	2006	S.KOREA	TANKER	GREECE	18,15
CELSIUS PALERMO	53.540	2010	JAPAN	TANKER	NA	16,75
AG MARS	50.546	2006	S.KOREA	TANKER	NA	10,00
HIGH VALOR	46.994	2005	S.KOREA	TANKER	NA	10,30
KAREMA	46.248	2004	S.KOREA	TANKER	INDIA	8,30
FORMOSA TEN	36.233	1998	JAPAN	TANKER	NA	3,80
SHAMROCK MERCURY	19.998	2010	JAPAN	TANKER	NA	16,00
FG ROTTERDAM	19.995	2012	JAPAN	TANKER	IRELAND STST	NA
BUNGA LAUREL	19.992	2010	JAPAN	TANKER	NA	15,00
MID OSPREY	19.969	2006	JAPAN	TANKER	NA	12,00
MID FALCON	19.959	2006	JAPAN	TANKER	NA	12,00
NEW CORAL	297.580	2010	CHINA	TANKER	GREECE	38,50
AMAZON BRILLIANCE	72.910	2005	S. KOREA	TANKER	NA	12,00
EVROS	47.120	2005	S. KOREA	TANKER	GREECE	9,40
HAFNIA HOPE	40.009	2007	JAPAN	TANKER	NA	9,50
OCEAN SEAL	12.000	2018	CHINA	TANKER	NA	10,00
SAEHAN FREESIA	87.190	2002	JAPAN	TANKER	INDONESIA	3,60
NEWOCEAN 6	4.679	2014	CHINA	TANKER	NA	5,30

HURDA FİYATLARI OCAK 2022			
ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
PAKİSTAN	US\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605
HİNDİSTAN	US\$ 565-575	US\$ 575-585	US\$ 585-595
TÜRKİYE	US\$ 325-335	US\$ 335-345	US\$ 345-355

OCAK 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
SEA LATITUDE	309.285	43.705	2001	TANKER	UNDISC	571
POLAR ROCK	105.274	16.519	1996	TANKER	BANGLADESH	645
MAPLE	19.386	5.409	1998	TANKER	INDIA	850
BANDA SEA	13.282	11.792	1982	RO-RO	UNDISC	440
OCEAN RUBY	153.152	22.029	1997	TANKER	BANGLADESH	620
AMBITION JOURNEY	51.029	7.929	2001	BC	PHILIPPINES	NA
SWIFTCHEM	16.150	4.489	1995	TANKER	INDIA	NA
VAGABON	9.273	3.024	1996	TANKER	PAKİSTAN	NA
CHANG LI	9.141	2.771	1994	TANKER	BANGLADESH	NA
YUAN SHENG	4.999	1.880	1992	TANKER	BANGLADESH	NA
HARRIET	4.320	2.291	1988	GAS TANKER	INDIA	NA
MELATI DUA	32.168	10.170	1997	TANKER	INDIA	NA
LIQUID ERA	9.035	2.830	1992	TANKER	INDIA	NA
ASIA ADVENTURER	9.013	2.763	1989	TANKER	INDIA	NA
GOLDSTAR NARI	6.001	2.947	1999	TANKER	INDIA	NA
RED SEA PEARL	4.999	1.895	1997	TANKER	PAKİSTA	NA

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



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

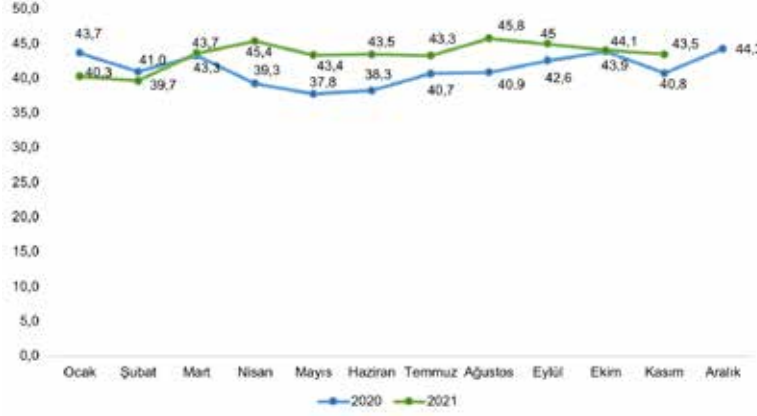
Adres : Mühane Cid. Çağlar Hn. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel : +90 212 243 48 82
Faks : +90 212 243 48 89
GSM : +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail : info@marticevre.com.tr



2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,5 artış göstererek 43.447.776 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,6 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,4 azalarak 12.124.363 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,4 artarak 19.369.180 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,6 artarak 31.493.543 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Kasım 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Kasım	2020	12.421.908		17.699.470		30.121.378	
	2021	12.124.363	-2,4%	19.369.180	9,4%	31.493.543	4,6%
Ocak - Kasım	2020	126.183.569		206.497.378		332.680.947	
	2021	140.812.474	11,6%	209.465.766	1,4%	350.278.240	5,3%

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)*

Rotanızı *birlikte çizelim*

www.likyareklamcilik.com.tr

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

LİKYA
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

virahaber
denizin başladığı yerde biz varız...

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

info@likyareklamcilik.com.tr

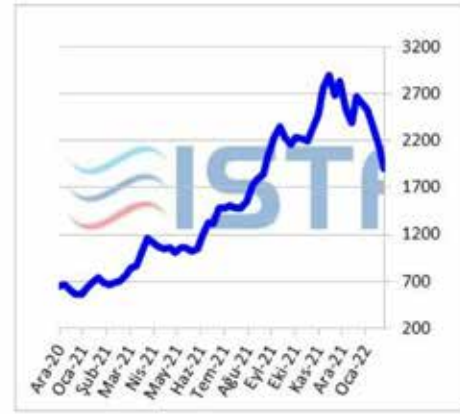
24.01.2022

4. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta da düştü ve geçen haftaki 2.216 puandan 1.905 puana geriledi. Genel itibariyle endeks, kasım ayındaki zirveside yüzde 35 gerilemiş bulunuyor. Bazı brokerlere göre ise günlük gelirler yüzde 50'ye kadar gerilemiş olabilir ama bu bazı genel rotalar için geçerli olacaktır.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

• JP Morgan Fed'in bu sene piyasa beklentilerinden daha yüksek faiz artışına gitmesinin olası olduğunu söyledi. Banka yüzde 6 veya 7 faiz artışı gerekebileceğini belirtti.

• Çin Ulusal İstatistik Bürosu'na göre, ülke ekonomisi 2021'de yıllık yüzde 8,1 büyüyerek, 2020-2021 yılları ortalama büyümesini de yüzde 5,1'e yükseltti. Ayrıca, GSYİH 2021'de 114,4 trilyon yuan'a (18 trilyon dolar) ulaştı.

• Almanya ekonomisi, 2021'in tamamında yüzde 2,7 büyürken, yılın son çeyreğinde ise yüzde 1 daraldı. Büyüme tahminleri karşılıklı da, 2019 yılı pandemi öncesi değerlerinin altında kaldı.

• Rus Merkez bankası verilerine göre, Rusya 2021'de 120,3 milyar dolarlık cari fazla vererek rekor bir seviye kaydetti. 2020 yılında cari fazla 36,0 milyar dolar idi.

Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları bu hafta artan stoklarla biraz yataylaştı. Batı Teksas tipi ham petrol 86-87 dolar/varilden 85 dolar/varile düştü. Benzer şekilde Brent de 89'lardan 87-88 dolar/varile geriledi.

• 2021 yılının ilk 11 ayında Çin'in çelik üretimi yıllık yüzde 2,6 düşüşle 946 milyon tona ulaştı. Çin Demir ve Çelik Birliği'ne göre, ülke 2020 yılına göre 35 milyon ton düşüşle 1,03 milyar ton çelik üretti.

• Ukrayna Devlet Gümrük İdaresi'ne göre, 2021/2022 hasat sezonunun

başlangıcı olan Temmuz 2021'den bu yana Ukrayna, yıllık 6.3 milyon ton artışla 33.5 milyon ton tahıl ihracatı etti. Ukrayna, aralık ayında 1.05 milyon ton, ocak ayında ise şimdiye kadar 1 milyon tondan fazla tahıl ihracatı etti.

• Ocak-ekim döneminde, Türkiye'de hurda ithalatı 20.4 milyon ton seviyesine gelerek 2020 yılının aynı dönemine kıyasla yükseliş gösterdi. Avrupa Birliği yüzde 59,6 pazar payı ile en büyük tedarikçi olurken, onu yüzde 14,9 ile Birleşik Devletler takip etti.

Türkiye'nin mart ayından itibaren önümüzdeki inşaat sezonuna hazırlanması ve yerel piyasaların şubat ayı ortasında hareketlenmeye başlaması ile talebin yükselmesi bekleniyor.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	5.948	8.504	11.011	15.803
Geçen Hafta	6.638	9.491	12.288	17.637
Geçen Ay	7.887	11.276	14.601	20.955
Geçen Yıl	2.242	3.206	4.151	5.957



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	STEEL REBARS	BARTIN-DURRES	750/750	50.00
1,500	STEEL PRODUCTS	THESSALONIKI-RAVENNA	1000/1000	67.00
2,200	STEEL PRODUCTS	ZONGULDAK-CHEMNOMORSK	1000/1000	35.00
2,500	STEEL PRODUCTS	ODESSA-MERSIN	1000/1000	52.00
4,500	SODA	DERINCE-SAVONA	2000/2000	64.50
5,000	BULK UREA	DAMIETTA-CONSTANTA	3000/1500	29.00
5,000	STEEL PRODUCTS	GENOA-SETUBAL + ANTWERP	1500/2000	72.50
5,000	STEEL DEBARS	HEREKE-DURRES	1500/1250	42.00
5,000	AGRI PRODUCTS (59')	CHEMNOMORSK-RAVENNA	2500/2000	52.00
5,300	WHEAT BRAN (55')	ODESSA-MARMARA	1500/1500	36.00
5,500	BULK SALT	SOUSSE (FDA)-RAVENNA (FDA)	2000/2000	20.00
6,000	MAIZE	GALATZ-NADOR	1500/2000	56.50
6,000	RAPESEED (58')	CONSTANTA-LA CORUNA OR PASAJES	1500/2500	68.00

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

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

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	Dampier Spirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	3.04.2021
3	Tantawan Fpso	7421980	Tanker	Bahamalar	67.408	136.960	25.662	1976	5.05.2021
4	SuperStar Libra	8612134	Yolcu	Bahamalar	42.285	5.000		1988	5.11.2021
5	Damla	7637149	Ro-Ro/Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
6	Delta Reefer	7912408	Soğutmalı Yük Gemisi	Dominik	2.745	2.861		1980	19.08.2021
7	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	9.02.2021
8	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
9	Nika Victory	8805509	Soğutmalı Yük Gemisi	Gürcistan	2.060	2.133		1987	4.06.2021
10	Lubenice	8351118	Ro-Ro/Yolcu	Hırvatistan	2.425	3.397		1983	29.12.2021
11	Volvox Delta	8304567	Tarama Gemisi	Hindistan	8.089	10.915	6.072	1984	16.06.2021
12	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	3.05.2021
13	Loch Rannoch	9160619	Servis Motoru	İngiltere	75.526	130.031		1998	10.09.2021
14	Sassnitz	8705383	Ro-Ro	İsveç	20.276	3.100		1989	16.10.2021
15	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
16	Asso Ventuno	9183192	Römorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
17	Transocean Arctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	7.01.2021
18	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
19	Ensco Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
20	Alcyon A	8104228	Römorkör	Kamerun	1.210	1.000		1981	7.06.2021
21	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
22	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
23	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
24	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
25	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
26	Commander Tide	8413150	Kuruyük	Kongo	911	1.180		1984	7.09.2021
27	Csl Rhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
28	Gsp Phoenix	9083158	Römorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
29	Gsp Vega	8107062	Römorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
30	GSP Phoenix	9083158	Servis Motoru	Malta	2.033	891		1995	4.06.2021
31	B Gas Commander	9112155	LPG	Malta	2.458	2.347	1.463	1996	6.06.2021
32	GSP Licorn	9083172	Servis Motoru	Malta	1.289	1.142		1995	11.08.2021
33	Eurocargo Patraso	9131527	Ro-Ro	Malta	26.536	11.600		1998	29.12.2021
34	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	7.01.2021
35	Leiv Eiriksoo	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
36	Lev Soldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
37	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
38	Jigawa	7208106	Ro-Ro	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
39	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
40	Betty Knutsen	9172870	Tanker	Norveç	24.185	35.807		1999	9.07.2021



Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
41	Navion Anglia	9204752	Tanker	Norveç	72.449	126.360		1999	12.11.2021
42	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
43	Seagas Governor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
44	Vav	7369118	Ro-Ro/Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	7.05.2021
45	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
46	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
47	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	7.06.2021
48	Sea Cruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021
49	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	7.07.2021
50	Wisdom	9182069	Tanker	Panama	28.077	45.908		1999	5.11.2021
51	GSP Orion	8102517	Servis Motoru	Panama	1.924	3.100		1983	17.12.2021
52	Inzhener Plavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
53	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
54	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
55	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	7.03.2021
56	Piri	8504882	Kuruyük	Sierra Leone	23.271	34.685		1986	29.07.2021
57	Day	8841591	GCargo	Sierra Leone	2.516	3.498		1976	27.10.2021
58	Norvarg	7911052	Tanker	Sierra Leone	1.085	1.063		1980	9.11.2021
59	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
60	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
61	Andromeda	7614666	GCargo	Tanzanya	1.590	2.155		1979	1.08.2021
62	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
63	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	5.04.2021
64	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
65	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
66	Ara	9157428	Kuruyük	Togo	14.397	24.021		1998	11.08.2021
67	ARIA	8313556	Tanker	Togo	1.978	3.933		1984	1.08.2021
68	PEGASUS X	7521651	Ro-Ro	Togo	8.153	5.995		1977	31.10.2021
69	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
70	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
71	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021
72	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	5.04.2021
73	Çatalkaya	7434834	Römorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
74	Samsun	7615684	Ro-Ro/Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	3.05.2021
75	Sabahat Telli	8111831	Tanker	Türkiye	3.253	4.563		1982	12.07.2021
76	Baltimore	8121393	Kuruyük	Vanuatu	357	-		1982	20.08.2021
77	La Manche	8226739	Soğutmalı Yük Gemisi	Vanuatu	13.506	13.223		1983	21.09.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Aralık 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri *49 geminin LDT değeri bulunmamaktadır.

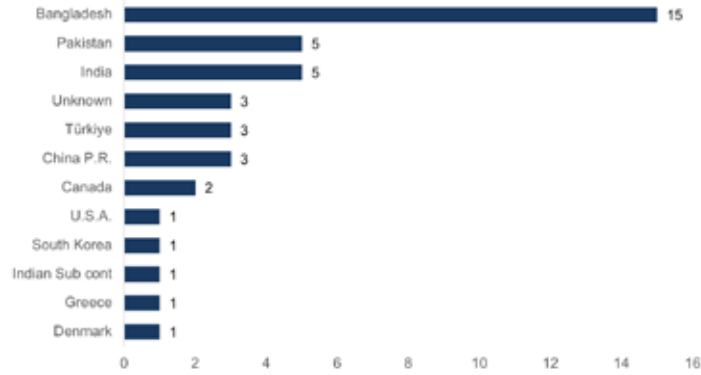
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) EKİM - ARALIK 2021

Gemi Tipi	Ekim			Kasım			Aralık		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	5	138,0	15.029	2	25,0	2.800	1	50,0	745
Bulk	1	78,0	15.169	-	-	-	3	39,0	152.726
Chem & Oil	7	202,0	116.512	8	25,5	88.476	8	27,9	66.642
Container	-	-	-	-	-	-	1	30,0	3.150
Crew Tender	1	10,0	-	-	-	-	-	-	-
Cruise	1	27,0	7.180	2	30,5	12.171	1	49,0	3.202
Drillship	-	-	-	1	45,0	7.500	0	0,0	-
FPSO	-	-	-	-	-	-	2	38,5	189.684
GCargo	-	-	-	3	49,0	4.171	-	-	-
Hvy Dk Cargo	-	-	-	1	37,0	30.451	-	-	-
Livestock	-	-	-	1	43	5.500	-	-	-
LPG	1	35,0	1.114	2	35,0	16.697	-	-	-
Maintenance	-	-	-	1	12	2.626	-	-	-
Methanol	-	-	-	-	-	-	1	27,0	31.206
MPP	-	-	-	2	35,0	11.638	-	-	-
MSV	1	22,0	3.631	-	-	-	-	-	-
Open Hatch	1	30,0	47.062	-	-	-	-	-	-
Ore	-	-	-	1	27,0	263.237	-	-	-
Pass	-	-	-	-	-	-	1	28,0	39
Pass/Car F.	4	38,5	10.316	1	41,0	1.829	2	41,5	3.987
Pass/Cargo	-	-	-	2	37,5	455	-	-	-
PCC	-	-	-	1	19,0	3.325	-	-	-
Products	8	24,8	425.342	10	19,0	209.875	3	29,3	114.498
PSV	2	17,5	7.855	-	-	-	1	38,0	3.100
Reefer	1	37,0	5.438	1	35,0	6.916	1	39,0	5.956
Research	1	49,0	2.000	-	-	-	-	-	-

Rfr Fish C.	-	-	-	-	-	-	1	37,0	1.880
RoPax	1	35,0	8.036	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro	-	-	-	1	42,0	4.920	2	31,0	24.882
Shuttle	1	22,0	153.617	1	22,0	126.360	1	18,0	148.729
Supply	1	48,0	1.055	1	46,0	1.021	-	-	-
Tanker	6	23,0	852.838	5	21,4	733.765	10	23,1	1.377.590
TSH Dredger	-	-	-	1	15,0	9.965	-	-	-
Tug	1	46,0	-	1	27,0	204	2	89,0	-
Well Stimul.	-	-	-	1	43,0	1.334	-	-	-
Genel Toplam	44	29,6	1.672.194	50	30,3	1.545.236	41	33,5	2.128.016

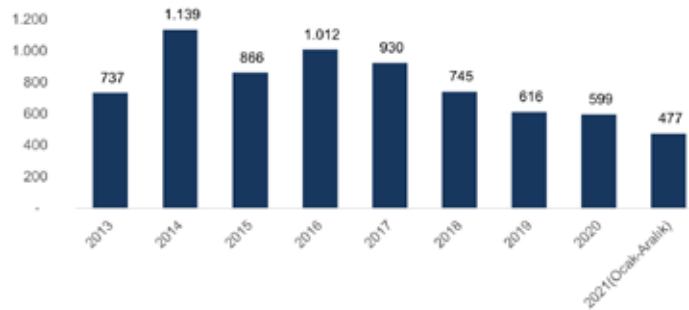
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ARALIK 2021)



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