

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2022



İMEAK DTO'NUN 40'NCI
KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

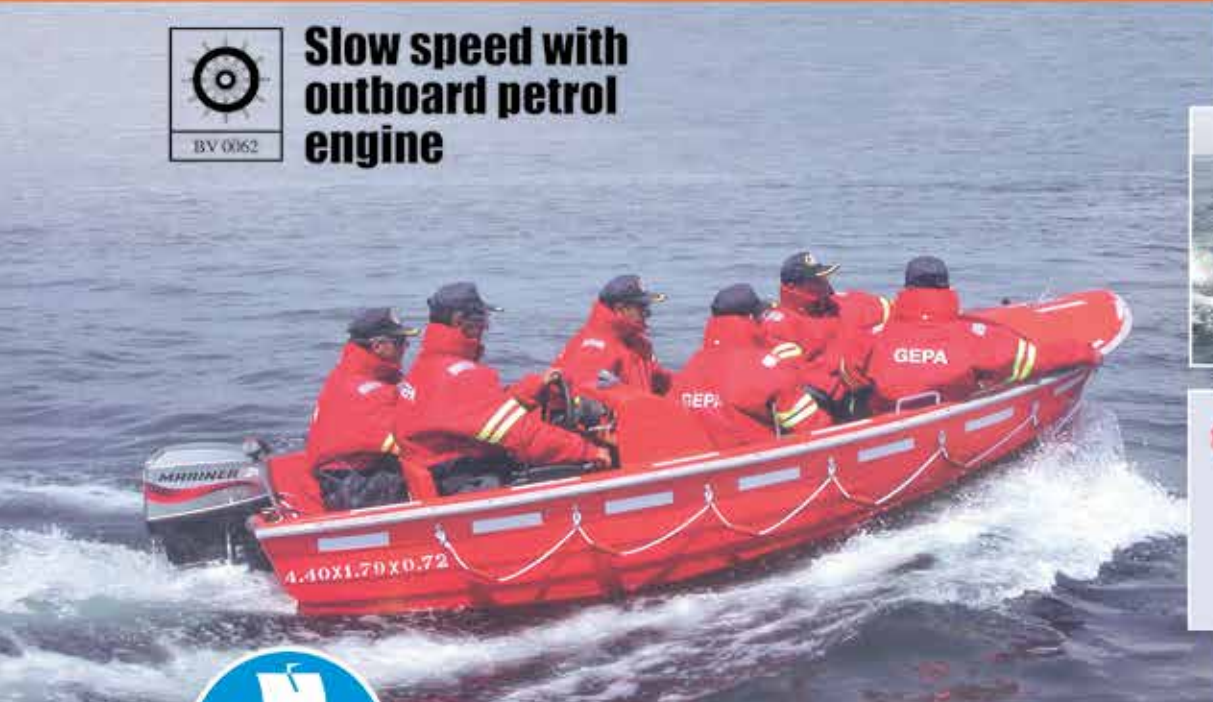


RESCUE BOATS

**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



BTMteknik
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA



SERVİS



YEDEK PARÇA

BTMteknik, Tuzla Tersaneler Bölgesi, Tuzla Serbest Bölge, Yalova Tersaneler Bölgesi ve İzmir gibi denizcilik sektörü faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerdeki depolarında 20'den fazla marka, 5000'den fazla çeşit yedek parça stoku ve yüksek kaliteli yedek parçaları ile dünyanın her yerindeki gemiler ve kara tesislerine yedek parça tedarik edebilmektedir.

SERVİS HİZMETLERİ

BTMteknik, Yurtiçi ve Yurtdışı projeler için denizcilik sektörünün kalbi olan Tuzla ve İzmir'de bulunan bakım-onarım atölyesindeki uzman teknik ekibiyle müşterilerine hizmet vermektedir.

   | @btmteknik

AYDINTEPE MAH. D-100 KARAYOLU CAD. NO: 14G TUZLA / İSTANBUL TEL: 0216 447 51 91



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

M. ZİYA KALKAVAN

CÜNEYT ÇELİK

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



Yıl 38

EYLÜL 2022

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

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

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 52

info@likyareklamcilik.com.tr

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

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU

zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52

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

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

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

reliable
partner!



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

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

HİZMETLERİMİZ

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



ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

MostDenizcilikTR
 MostDenizcilik
 MostDenizcilik



İŞ İMKANI SUNAN ONLINE UYGULAMALI GÜMRÜK VE DIŞ TİCARET UZMANLIĞI SERTİFİKA PROGRAMI

PROGRAM TARİHİ

17 Eylül 2022
16 Ekim 2022

SON BAŞVURU TARİHİ

15 Eylül 2022

PROGRAM SÜRESİ

60 Saat

PROGRAM YERİ

Online

PROGRAMA İLİŞKİN BİLGİLER VE BAŞVURU

sem.istanbul.edu.tr adresinden program detayları ve katılım koşullarına ilişkin bilgileri öğrenebilir, katılım bilgi formunu doldurarak kayıt işleminizi gerçekleştirebilirsiniz.

İLETİŞİM

Kayıt ile ilgili sorularınız için **0212 440 1736 - 11187**
Eğitim program içeriği ile ilgili sorularınız için **0530 557 4123**

**SINIRLI
SAYIDA
KONTENJAN**

GENEL MERKEZ: MAHMUTBEY MAH. 2655. SK. NO:3
BAĞCILAR/İSTANBUL TEL: 444 99 81
WEB: www.ugm.com.tr MAIL: info@ugm.com.tr

**İŞ İMKANI
SUNAN
SERTİFİKA
PROGRAMI**

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISININ
GÜNDEMİNDE HURDA
TEŞVİKİ VARDI

46

SÖYLEŞİ

RECEP DÜZGİT - İMEAK
DENİZ TİCARET ODASI
YÖNETİM KURULU
BAŞKAN YARDIMCISI

12

TAMER KIRAN

DENİZ TİCARET ODAMIZININ
KURULUŞUNUN 40'INCI YILINI
GURURLA KUTLADIK

50

DOSYA

TÜRK YAT FİRMALARI
İHRACATLARINI HIZLA
ARTTIRIYOR

58

FİKİR VE PROJE YARIŞMASI

FİKİR VE PROJE YARIŞMASININ
KAZANANLARI
GELDİKLERİ NOKTAYI
ANLATTILAR

66

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

68

BALIKÇILIK

BALIKÇILAR VİRA BİSMİLLAH
DEDİ

70

MAKALE

AV. ASLI ARSLAN

72

SÖYLEŞİ

SERKAN ÇELEBİ - SGS
ÇEVRE, SAĞLIK VE GÜVENLİK
OPERASYON MÜDÜRÜ

100

LOJİSTİK

AYŞEM ULUSOY - UTİKAD
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	38
SEKTÖRDEN HABERLER	76
BUNKER.....	102
AB BÜLTENİ	104
GEMİ TUTULMALARI	106
S&P	108
YÜK İSTATİSTİKLERİ	112
ISTFIX ANALİZ	114
HURDA RAPORU.....	118

We are here to change the game ...

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

Together We Offer;




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



Scan the QR code for more information

eskomarine.com.tr

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

   eskomarine



eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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





Deniz Ticaret Odamızının kuruluşunun 40'inci yılını gururla kutladık

Malumunuz Türk Denizcilik Sektörünün çatı kuruluşu İMEAK Deniz Ticaret Odamızın kuruluş yıldönümünün denk geldiği ağustos ayının bizler için önemi büyük. 26 Ağustos akşamı bu güzide kurumun 40'inci kuruluş yıldönümünü büyük bir coşkuyla kutladık.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Adil Karaismailoğlu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekip Avdagiç, sivil toplum kuruluşları ve denizcilik sektörünün temsilcileri ile Oda'mızın üyeleri bir araya geldik. Odamızı büyük bir vizyonerlikle 40 yıl önce kurarak, böylesine güzel bir gece yaşamamıza vesile olanları saygıyla anıyoruz. 40 yıllık yolculukta verdikleri emeklerle, yarattıkları değerlerle Deniz Ticaret Odası'nın üyeleri ve çalışanlarıyla saygın bir aile haline getirenlere şükran ve minnetlerimizi sunuyoruz.

Ağustos ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren önemli kararların yürürlüğe konulduğunu gördük. Bu kararlardan biri olan karayoluyla taşınan yüklerin denizyoluna aktarılmasının desteklenmesi hakkında yönetmelik 9 Ağustos tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yapılan düzenleme ile Türkiye limanları ile diğer ülke limanları arasında Ro-Ro, Ro-Pax gemileriyle düzenli sefer yapmak amacıyla açılacak yeni hatlarda veya mevcut hatların kapasitelerinin yüzde 50 artırılması halinde mevcut hatlarda kullanılacak gemilere destek verilecek.

Bu kararın, özellikle Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle büyük sıkıntı yaşayan bu bölgelere yapılacak ihracat ve ithalatımızın önündeki en büyük engellerden birisi olacak hat sorununun çözümü yönünde fayda sağlayacağını ümit ediyoruz.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM), uğraksız geçişlerle ilgili Fener ve Tahlisiye Ücret Tarifesinde, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü de Türk Boğazlarından transit geçiş yapacak gemilerden alınan sağlık resmi için uygulanacak tarifede değişiklikler yaptılar. Her iki kurumun tarifleri 7 Ekim 2022 tarihinden itibaren uygulamaya konulacak.

Ayrıca, 13 Ağustos tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu'nun uygulanmasına ilişkin yönetmelikte değişiklik yapılmasına dair yönetmelik ile yabancı gemiadamlarının gemiye katılmaları için verilen üç günlük vize süresi Odamız talepleri doğrultusunda 5 güne çıkarılırken, yabancı gemiadamları için liman şehri izin belgesi 5 gün olarak düzenlendi. Alınan bu kararların ülkemize ve sektörümüze hayırlı olmasını diliyoruz. Eylül ayında yurt dışında önemli bir

organizasyona daha iştirak edeceğiz. Almanya'nın Hamburg kentinde 6-9 Eylül 2022 tarihleri arasında düzenlenecek, dünyanın en büyük gemi inşa ve denizcilik fuarlarından biri olarak kabul edilen SMM 2022 Uluslararası Denizcilik Fuarı, makine aksamı üreticilerinden tedarikçilere, armatörlerden finans uzmanlarına kadar denizcilik sektöründen geniş bir ziyaretçi kitesinin bir araya gelmesine vesile olacak.

Çok sayıda Türk firmasının yer alacağı fuara, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi olarak üst düzey bir heyetle katılarak, üyelerimizin yanında olacağız. Hamburg SMM Fuarı'nın denizcilik sektörümüze katkı sağlamasını ve katılımcı Türk firmaları için başarılı geçmesini temenni ediyorum.

Eylül ayıyla birlikte balıkçılarımız yeni bir av sezonuna umutla giriyor. Zor ve meşakkatli bir sektörde rızıklarını kazanmaya çalışan balıkçılarımıza "deniziniz bereketli, ağlarınız dolu olsun" temennisiyle hayırlı bir sezon diliyorum.

19 Eylül'de Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e, "Mareşal" rütbesi ile "Gazi" unvanı verilmesinin yıldönümü ve Gaziler Gününü, 27 Eylül'de Türk Donanması'nın en büyük zaferlerinden biri olan Preveze Deniz Zaferi'nin 484'üncü yıl dönümü ile Deniz Kuvvetleri Gününü kutlayacağız.

Bu vesileyle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere vatanımızın bölünmez bütünlüğü için canını ortaya koymakta tereddüt etmeyen tüm şehitlerimizi bir kez daha rahmet ve şükranla yad ediyorum.

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, her türlü 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



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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

MECLİS TOPLANTISININ GÜNDEMİNDE HURDA TEŞVİKİ VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ağustos Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 4 Ağustos Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem DTO'nun genel merkezinde, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşviki" ile ilgili sunum yaptı.



Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır



Tamer Kıran

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın başkanlığını yaptığı meclis toplantısı vefat eden kişilerin isimlerinin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı. Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos'un okuduğu isimler şöyle: "İMEAK DTO Üyesi Seltaş Denizcilik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi ortaklarından Oda eski meclis üyesi Sebahattin Aslan'ın abisi Yakup Aslan, İMEAK DTO Trabzon Temsilcisi Mehmet Tugay Tufanoğlu, Oda üyesi Kaptan Emin Denizcilik Turizm Acentelik ve Ticaret Limited Şirketi ortaklarından Kasın İnandı'nın babası Emin İnandı, Oda üyesi Çetinkaya Denizcilik Ticaret Anonim Şirketi ortaklarından eski meclis üyesi Mecit Çetinkaya'nın abisi Hüseyin Çetinkaya, Oda üyesi Arel Denizcilik Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi ortaklarından Ahmet Öner'in annesi Mücella Öner, Oda Antalya Şubesi Meclis Başkan Yardımcısı Şahsu Tekstil

Turizm Nakliyat İhracat, İthalat ve Sanayi Limited Şirketi ortaklarından Kerim Sarı'nın babası Hasan Ali Sarı."

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ile İBB Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı Deniz Hizmetleri Şube Müdürü İlker Aslan'ın katıldığı meclis toplantısında 07.07.2022 tarih ve 52 sayılı toplantı zabıtları, 2022 Haziran ayı mizanı, hesaplar arası aktarım ve kayıt ücretlerinin güncellenmesi görüşülerek oy birliği ile kabul edildi.

TAHİL KORİDORU ANLAŞMASI BÜYÜK BİR DİPLOMATİK BAŞARIDIR

İMEAK DTO'nun Temmuz ayı faaliyet sunumunun ardından kürsüye gelerek meclise hitap eden İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, dünya ekonomisinin Ukrayna Rusya Savaşı etkisi ile başlayan ve ardından ABD ile AB merkez bankalarının parasal

sıkılaştırma etkileriyle beklenenden hızlı yavaşladığına dikkat çekti. IMF'nin geçen haftalarda yayınladığı raporla 2022 küresel büyüme tahminini yüzde 3,6'dan yüzde 3,2'ye düşürdüğünü belirten Tamer Kıran, "ABD ekonomisi 2'nci çeyrek büyüme oranı eksi yüzde 0,9 olarak açıklandı. İlk çeyrekte eksi yüzde 1,6 olan büyümenin üzerine bir çeyrek daha negatif bir veri gelerek her ne kadar gerek istihdam piyasasındaki, gerekse hizmetler kesimindeki canlılık gerçek bir resesyon yaşanmadığını gösterse de, ABD ekonomisini teknik olarak resesyona sokmuş oldu. Euro bölgesinde ise yıllık yüzde 2,6 olan büyüme beklentisinin, Rusya'nın doğalgaz sevkiyatını bu kış tamamen kesmesi durumunda yüzde 2'nin altına inmesi bekleniyor. Çin'e ilişkin büyüme tahminleri onlarca yıl sonra yüzde 5'in altına gelerek, yüzde 3,3'e gerilemiş durumda. Covid'e yönelik kapanmalar ve içeride konut sektörü kaynaklı temerrüt

riskleri Çin'in büyümesini ciddi biçimde geriletiyor. Önümüzdeki süreçte küresel ekonomide büyüme tahminlerinin daha da aşağı gelme ihtimali artmış durumda" diye konuştu.

Türkiye'nin tahıl koridoru antlaşmasının imzalanmasında öncü rol oynadığını ifade eden Tamer Kiran, tahıl ürünlerinin sevki için İstanbul'da oluşturulan Müşterek Koordinasyon Merkezi (MKM)'nin, 27 Temmuz 2022 tarihinde resmi olarak açıldığını; Türkiye, Rusya, Ukrayna ve BM'den 5'er temsilcinin yer aldığı merkezin, Ukrayna limanlarına giriş ve çıkışları koordine etmek üzere faaliyete başladığını kaydetti. Tamer Kiran, şöyle devam etti: "Dünyadaki tahıl arzının yaklaşık 3'te birinin Rusya ve Ukrayna tarafından sağlandığını düşünürsek, Ukrayna'dan çıkarılmayan tahıl sorununun devam etmesi halinde başta Ortadoğu ve Afrika olmak üzere küresel anlamda hem açlık, hem de düzensiz göç nedeniyle ne kadar ciddi bir güvenlik riski oluşacağı açıktır. İşte bu merkezin devreye girmesiyle Ukrayna limanlarında bekleyen 25 milyon tondan fazla tahılın güvenli bir şekilde kısa zamanda ihtiyaç sahibi ülkelere sevki için denizde bir koridor oluşturulması imkanı sağlanmıştır. Anlaşmanın ardından Ukrayna'nın Odessa Limanı'ndan 1 Ağustos'ta yola çıkan ilk gemi İstanbul Boğazı'nda, Müşterek Koordinasyon Merkezi temsilcilerinin denetlemelerinin ardından dün itibarıyla Lübnan'a gitmek üzere hareket ederken, diğer gemilerin ise hazırlık ve planlamalarına devam edilmektedir." Türkiye'nin öncülüğünde gerçekleştirilen Tahıl Koridoru Anlaşması'nın tüm dünyanın takdir ettiği büyük bir diplomatik başarı olduğunun altını çizen Tamer Kiran, "Bu sorunun aşılmasında başta iki ülke liderleri nezdinde bizzat yürüttüğü diplomasi ile kişisel gayretlerini ortaya koyan Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın çabalarının da takdire şayan olduğunu özellikle belirtmek isterim" dedi.

Konuşmasına ekonomik değerlendirme ile devam eden Tamer Kiran, ihracat



ve turizm gelirlerinden olumlu sonuçlar gelmeye başladığını aktardı. Türkiye ihracatının temmuz ayında, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 13,4 oranında artışla 18 milyar 550 milyon dolar, 2022 yılı Ocak-Temmuz döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 19,1 oranında artışla 144 milyar 417 milyon dolar olarak gerçekleştiğini kaydeden Tamer Kiran, şunları ifade etti: "Yılın ilk yarısındaki gerçekleştirmeler 2022 yılını, 37 milyar dolar turizm geliriyle hedeflerimizin üzerinde kapatacağımıza işaret ediyor. Dolayısıyla sanayi ve ihracatımızın gücü ve turizmin katkısıyla küresel yavaşlamadan görece daha az etkilenmeye aday ülkelerden birisi olduğumuzu söyleyebiliriz."

Enflasyonun Türkiye'nin önündeki en büyük sorun olmaya devam ettiğini belirten Tamer Kiran, "Dün açıklanan Temmuz ayı verilerine göre, Tüketici Fiyatları Endeksi (TÜFE) aylık yüzde, 2,37 artarken, yıllık enflasyon 79,60'a yükseldi. Öte yandan; Merkez Bankası'nın geçen hafta yayınladığı enflasyon raporuna göre, 2022 yılsonu TÜFE tahmini yüzde 60 seviyelerine gelmiş durumda. Başta asgari ücret olmak üzere, yapılan ücret ayarlamaları, alım gücündeki kayıpları telafi potansiyeline sahip olsa da bunun bir ücret-enflasyon sarmalına dönüşmemesi için enflasyon ile mücadelenin tüm

araçları ile devam etmesi büyük önem arz etmektedir" diye konuştu.

TAMER KIRAN DENİZCİLİK PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Denizcilik piyasaları ile ilgili meclis üyelerini bilgilendiren Tamer Kiran, "Makro ekonomik olumsuzluklar, Rusya-Ukrayna etkileri, Çin'deki Covid kısıtlamaları ve ekonomik yavaşlamanın etkisiyle 2022 yılı başında %3,5 olan 2022 yılı küresel deniz ticareti büyüme tahmini; %1,4 olarak aşağı yönlü revize edilmiştir. Böylelikle 2022 yılında küresel deniz ticareti hacminin 12 milyar 256 milyon ton olacağı beklenmektedir. Değişen ticaret modelleri göz önüne alındığında, ton mil bazında küresel deniz ticareti büyümesinde yılbaşında yüzde 4 olan beklentinin, yüzde 2,4'e düşeceği öngörülmektedir. Diğer taraftan piyasaları etkileyen önemli unsurlardan birisi olan limanlardaki bekleme sürelerinde bir miktar düşüş görülse de, haziran sonu itibarıyla kuru yük filosunun yaklaşık yüzde 34'ünün limanlarda beklediği ve bu seviyenin Covid-19 dönemi öncesi seviyesinin hala üzerinde olduğu görülmektedir. 2022 yılının ilk beş ayında, konteyner ticareti hacmi yıllık bazda yüzde 2,5 azalmıştır. Böylece 2022 yılı için küresel konteyner ticaret hacminin büyüme beklentisi de yüzde 0,2 seviyesine gerilemiştir" dedi. Haziran ayı konteyner gemi filosu kapasitesinin



yüzde 36,6'sının limanlarda iken, temmuz ayında daha da artarak yüzde 37,7'ye çıktığını açıklayan Tamer Kıran, bu seviyenin Ekim 2021 sonlarında kaydedilen önceki zirve seviyesini aştığını, Covid-19 öncesi yüzde 31,5 olan seviyenin de çok üzerinde olduğunu belirtti. Tamer Kıran, piyasalara bakıldığında 12 Mayıs tarihinden itibaren hızla gerileyen Baltık Kuru Yük Endeksi'nin haziran ayında yüzde 12,7 düştükten sonra temmuz ayında da yüzde 15,4 düşerek, temmuz ayını 1895 seviyesinde kapattığını ifade etti.

Konuşmasında temmuz ayı faaliyetlerine de değinen Tamer Kıran, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ev sahipliğinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanı Şahap Kavcıoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen TOBB Sektör Meclisleri İstişare Toplantısı'nda, son günlerde gündemde yer alan krediye erişim, kredi faizlerinin yüksekliği ve kredi kullanımındaki zorluklar gibi konularda yaşanan sıkıntıları aktarma fırsatı bulduklarını söyledi.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın, Tersanelerin Çevresel Yönetimi Yönetmelik Taslağı için İMEAK Deniz Ticaret Odası görüşünü istediğini belirten Tamer Kıran, taslak hakkında ilgili meslek komitesi üyelerinin yanı sıra Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Derneği'nin (GİSBİR) değerlendirmelerini de alarak görüşlerini Bakanlığa ilettiklerini açıkladı.

40'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜNE ÖZEL GÖRKEMLİ GALA YEMEĞİ

26 Ağustos 1982 tarihinde kurulan Deniz Ticaret Odası'nın, bu yıl 40'inci kuruluş yıldönümünü kutladığını belirten Tamer Kıran, 744 üye ile kurulan Oda'nın, yaklaşık 11 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini aldığını kaydederek, şunları söyledi: "Sivil bahriyemizin amiral gemisi olan Deniz Ticaret Odası'nın kurulması sektörümüz için bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönüm noktası, denizcilikte kurumsallaşmanın ve sektör olarak kabul görmesinin önünü açmıştır. Bugün gelinen noktada; Türk denizciliği, yaklaşık 33 milyon DWT'luk filosu, yıllık 4,65 milyon DWT üretim kapasiteli 84 tersanesi, toplamda yaklaşık 550 milyon ton yük elleçleyebilen limanları ve sektörün diğer tüm unsurları ile kol kola ülkemizin 'Denizci Millet, Denizci Ülke' hedefi doğrultusunda emin adımlarla yoluna devam etmektedir. Ülkemiz, askeri deniz kuvveti olduğu bilinen 162 ülke içinde bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır. Tüm bu gelişmelere rağmen önümüzde alınması gereken çok daha uzun yollar bulunduğunu da göz ardı etmemeliyiz. Şu an dünyada 15'inci sıradayız ama iki basamak çıkabilmek için mevcudumuzun üzerine yaklaşık üçte bir filo eklememiz gerektiğini, bunun da çok kolay olmadığını, yapılacak çok önemli işlerimizin olduğunu hatırlatmak isterim."

Covid-19 salgını sonrasında küresel tedarik zincirinde yaşanan dönüşüm, AB'nin yeşil mutabakatı ve iklim değişikliği çerçevesinde atılan adımların önemli fırsatları ve tehditleri içinde barındırdığına dikkat çeken Tamer Kıran, şunları söyledi: "Özellikle iklim değişikliğiyle mücadele ve Yeşil Mutabakat uygulamaları ile gelecek düzenlemeler sonucu önümüzdeki 10 yıl gibi kısa sürede Türk sahipli filomuzun büyük oranda yenilenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Türk sahipli deniz ticaret filomuzun güçlendirilmesi amacıyla yeni bir yol haritasının belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. Denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemiz mutlak bir zorunluluk haline gelmiştir. Önümüzdeki zorlu dönüşüm sürecini de kamu, özel sektör el ele vererek başarıyla gerçekleştirmemiz gerekmektedir."

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş misyonuna bağlı, çağın ve zamanın gelişimine ayak uydurarak geleneklerinden ödün vermeden Türkiye denizcilik sektörünün rehberi olmaya devam ettiğini vurgulayan Tamer Kıran, "Biz denizciler, geleceğimizi içinde yaşadığımız toplumun ve dünyanın geleceğinden ayrı düşünmüyoruz. Damarlarımıza işleyen memleket sevgisiyle ülkemize faydalı olmaya çalışırken, müreffeh bir Türkiye için gayret sarf ediyoruz. Geçmişimizden aldığımız güç ve geleceğe olan inancımızla denizciliğimizi dünyada hak ettiği seviyelere ulaştırmak için var gücümüzle uğraş veriyoruz" diye konuştu. Oda'nın 40. kuruluş yıldönümünü 26 Ağustos Cuma günü görkemli bir gala yemeği ile taçlandıracaklarını ifade eden Tamer Kıran, şöyle devam etti: "Deniz Ticaret Odamızı kuran, Türk denizciliğine büyük hizmetleri geçmiş, bütün büyüklerimizi, yöneticilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, hayatta olanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum. 40 yıl boyunca ilmek ilmek örülen bu başarı öyküsüne emek veren, katkı sağlayan herkese saygı ve şükranlarımı sunuyorum."

“PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GÖĞSÜMÜZÜ KABARTMAYA DEVAM EDİYOR”

Piri Reis Üniversite'nin elde ettiği başarılarına da değinen Tamer Kıran, “Türk denizciliğini arzu edilen noktalara taşımanın en önemli yolunun iyi yetişmiş, iyi eğitim almış gençlerden geçtiğinin bilinciyle kurduğumuz göz bebeği eğitim kurumumuz Piri Reis Üniversitesi de her geçen yıl artan başarı grafiğiyle göğsümüzü kabartmaya devam ediyor. Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçlarına göre üniversitemiz; genel memnuniyet sıralamasında, araştırmanın yapıldığı devlet ve vakıf 199 üniversite arasında 9'uncu iken vakıf üniversiteleri sıralamasında 5'inci sırada, üniversiteler için çok önemli olan Akademik Destek ve İlgili Memnuniyeti kategorisinde ise vakıf üniversiteleri arasında 2'nci sırada yer almıştır. Yine devlet ve vakıf üniversiteleri rektörlerinin değerlendirildiği Üstün Performans Ödülleri'nde, üniversitemiz Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, bronz ödül almıştır. Yükseköğretim Kurumları Sınavı (YKS) sonuçlarının açıklanmasının ardından üniversite tercihlerinin yapıldığı bugünlerde Piri Reis Üniversitemizin,

canını feda eden tüm şehit ve gazileri saygı ve minnetle andı.

Temmuz ayında vefat eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Trabzon Temsilcisi Mehmet Turgay Tufanoğlu'nu da anan Tamer Kıran, temsilcilik görevini en iyi şekilde ifa etmiş, beyefendi ve sevecen kişiliğiyle tanınıp, sevilen bir insan olan Tufanoğlu'nun vefatından büyük üzüntü duyduklarını belirterek, merhuma Allah'tan rahmet, ailesi, yakınları ve denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı diledi.

DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ ÜNAL BAYLAN MECLİS ÜYELERİNE HİTAP ETTİ

Toplantı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın “Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşviki” ile ilgili yaptığı sunum ile devam etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik'e talebin az olmasından



Ünal Baylan

dönüşleri alamadık. Bu teşvik ÖTV'siz yakıtı saymazsak, denizcilik idaremizin ilk teşviklerinden biriydi. Bunu yaygınlaştırmak, sektöre duyurmak ve sektörün bundan yararlanma oranından sonra da diğer teşviklerin arkasından gelmesi planlanıyordu. Bu sene gerek sektörden, gerekse diğer ilgililerden gelen görüşlerle mevzuatı yeniledik ve yayımlandı” diye konuştu.

Mevzuat hakkında detaylı bilgi vermek amacıyla toplantıya katıldığını ifade eden Ünal Baylan, Milli Gemi Sicili ve TUGS'a kayıtlı olan 50 ile 5 bin groston arasındaki deniz aracı sayısının 4 bin 377, gemilerin yaş ortalamasının 22, ortalama grostonun 334 ve ortalama DTW'inin de 274 olduğunu kaydetti. Ünal Baylan, yönetmelik kapsamında Milli Gemi Sicili ve TUGS'da olan 20 yaş üstü gemi sayısının ise 2 bin 229, yaş ortalamasının 35, ortalama grostonun 335 ve ortalama DTW'un da 311 olduğu bilgisini verdi. Artan maliyetlerin tüm dünyayı olduğu gibi denizcilik sektörünü de yakından ilgilendirdiğine dikkat çeken Ünal Baylan, “Yaşlanan filo, özellikle Karadeniz ve Akdeniz'de hakim olduğumuz, KOSDER filosu dediğimiz ve öncelikle Rus gemilerinin olduğu bir piyasada rekabet gücümüzü azaltıyor. Tamer Başkan'ın bahsettiği toplantıya ben de katılmıştım. Tüm piyasaların ciddi anlamda krediye erişimi çok sıkıntılı... Bu sadece denizcilik sektörü için değil; herkes için geçerli. Biz bu konudaki çalışmalarını iki yıldır



yeni kayıt döneminde öğrencilerden büyük ilgi göreceğine ve kontenjanlarını dolduracağına içtenlikle inanıyorum” diye konuştu.

30 Ağustos Zafer Bayramı'nın 100'üncü yıldönümünü kutlayan Tamer Kıran, Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere tüm silah arkadaşlarını, vatanı için

dolayı yeniden bir revize yaptıklarını ifade ederek konuşmasına başlayan Ünal Baylan, “2016 yılında hazırlanan mevzuata hurda gemilerin teşvikiyle alakalı bir madde konulmuştu, ama ne yazık ki bu geçen yıla kadar hayat bulamamıştı. Geçen yıl bir mevzuat hazırladık. Mevzuatı yayınladık, ama geçen süre zarfında istediğimiz olumlu

yapıyoruz, ama çok talihsiz bir döneme denk geldik. Yine de elimizden geleni yapacağız. Tabii finansmana erişim olmayınca, yüksek yatırım bedeli gerektiren gemi yatırımlarında da ciddi sıkıntılar yaşanabiliyor. Bu anlamda bir zorluğumuz var. Haliyle yaşlı gemi işletmenin, 20 yaşın üzerindeki gemileri işletmek de gerek çevresel, gerekse mal emniyeti açısından riskleri arttırıyor. Bu anlamda rekabet avantajını kaybediyoruz” dedi.

Hurda teşviki ile KOSDER filusunun Karadeniz ve Akdeniz'deki payını arttırmak istediklerini vurgulayan Ünal Baylan şöyle devam etti: “KOSDER filomuzu yenilememiz gerekiyor. Stratejik bir konumdayız. Gördüğünüz gibi dünyada yaşanan sıkıntılar, deniz ticaretini oldukça olumsuz etkiliyor. Bir ülkenin yükünü taşıyamama, gemisini kullanmama gibi sıkıntılar yaşanabiliyor. Bizim de bulunduğumuz bu stratejik coğrafyada en azından kendi yükümüzü kendimizin de taşıyabileceği oranda bir filoya sahip olmak, ilerde farklı sıkıntılar olduğunda bu işi yapabilme ve ticaretimizi idame ettirebilme şansımızın olması lazım.”

“YAŞI EN AZINDAN 15'E KADAR DÜŞÜRMEK İSTİYORUZ”

Geçen yıl yayınlanan mevzuatta beş gemi olduğunu, ancak bu rakamı 10'a çıkardıklarını ifade eden Ünal Baylan, “Düşüncemiz yüzde 10 ila 20 arasında bir destek sağlayabilmek. Tabii bu gemi tipine göre değişiklik gösterebilir. Mevzuatın gördüğü rağbetle beraber sayının arttırılması söz konusu... Biz önce bir görmek istiyoruz. Bize bunu sağlayan maliye, diğer kurumlar ve Cumhurbaşkanlığı da bu uygulamanın bir görülmesini istiyor. Daha sonra bununla alakalı da sayının rahatlıkla arttırılabileceğini düşünüyorum. Amacımız finalde yaşı en azından 15'e kadar düşürmek istiyoruz” açıklamasında bulundu.

Teşvik verilecek gemilerin şartları ve özellikleriyle ilgili de bilgi veren Baylan, şunları kaydetti: “Öncelikle kapsam,



gemi milli gemi sicilimize kayıtlı olmalı. Gemiler 50 groston ile 5000 groston arası olmalı. Malumunuz bir önceki mevzuatta 1000 grostondur bu. Özellikle yakın kıyusal sefer yapan yolcu taşıyan küçük teknelerin, farklı amaçla çalışan ticari teknelerin de, gemilerin de yararlanması için 50 grostona çekildi.

Ve bir şartımız da, 20 yaş ve üzeri olması. Diğer verdiğimiz bir destek yine TUGS'a ya da milli gemi siciline kayıtlı olacak. Kabotaj hattı veya iç sularda sefer yapacak ve 50 groston üzeri ticari gemiler. Bu ikinci desteğimizden yararlanacak. Bu yıla özel başvuruları haziran ayından itibaren talepleri alıp, ona göre de oradan kendimize bütçe alacağız. Çünkü bunun bütçesini döner sermayeden karşılıyoruz. Her yıl 25 bin grostonu geçmeyecek ve en fazla 10 adet gemi koyduk.”

Fosil yakıt kullanan gemiler için hurda bedelinin 1,5 katını verdiklerini kaydeden Ünal Baylan, “Bu 1,5 bir önceki yönetmelikte tek kattı. Bir pozitif ayrımcılık da fosil yakıt kullanmayan yani çevre dostu gemileri için. Burada biz LNG ve hibrit sistemleri de dahil ettik buna. Malumunuz dünyada LNG'yi çevre dostu kabul etmiyorlar, ama bir geçiş aşaması ön gördüğümüz için bir yerden başlamak istiyoruz. Çok istekliyiz, motivasyonumuz çok yüksek. Buna da hurda bedelinin 2,5 katını vereceğiz” dedi.

Ünal Baylan, teşvik tutarının geminin boş ağırlığının, güncel hurda fiyatıyla çarpımından oluşacağını kaydederek, hurda fiyatını hiç kimsenin yorumuna bırakmadan her gün yayınlanan bedele bağladıklarını söyledi. Amaçlarının sistemi tetiklemek olduğunu belirten Ünal Baylan, mevzuatın güzel bir şekilde ilerlemesi durumunda desteklerin daha da artacağına vurgu yaptı. İlk başvuruyu aldıklarını ve standart bir sistemleri olduğunu belirten Ünal Baylan, sözlerine şöyle son verdi: “Önce başvuru alıyoruz. Uygunsa teşvik belgesi veriyoruz. Teşvik belgesi aldıktan sonra başvurucular 4 ay içerisinde yüklenicilerle yeni gemisinin inşaatına yönelik planlamasını bize sunuyor. Bunu biz tekrar değerlendiriyoruz. Burada devletin verdiği paranın korunması ile alakalı bir durum var. Gemi üzerinde seferden men, ipotek, haciz olmayacak. Zaten böyle bir şey olursa, siz gemiyi hurdaya da veremezsiniz. Çalışan bir gemi olmalı. Hurda olan bir gemi zaten bizim sistemimizde yok. Yani gemi aktif bir gemi olacak. Ayrıca hurdaya vereceğiniz gemiyi, yeni yapacağınız gemiyi suya indirene kadar kullanıyorsunuz. Yeni gemi inşası süreci boyunca hurda gemiyi kullanmamanız söz konusu değil. Gemiyi yeni gemiyi indirene kadar kullanabiliyorsunuz. Bununla birlikte inşa süresi en fazla üç yıl olacak. Önemli maddelerden biri de, gemi Türk Bayrağı'nda beş yıl boyunca çalışacak. Türkiye'de inşa edilecek.

Yüzde 50 yerlilik istiyoruz. Klas kuruluşu gözetiminde inşa edilecek. Beş yıl boyunca satılırken, devredilirken, yine aynı şartlar aranacak.”

Sunumunun ardından Ünal Baylan’a, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafında plaket takdim edildi.

MUTLU DÜNDAR KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARINA DEĞİNDİ

Meclis toplantısına katılan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kaptan Mutlu Dünder da son dönemde meydana gelen çarpmış kazaları ile ilgili bir konuşma yaptı. Kaptan Cafer Kırıbrahim’i elim bir iş kazası sonucunda kaybettiklerini anımsatan Dünder, Kırıbrahim’in 18 Temmuz Pazartesi günü, Yalova Çiftlikköy Gemi Demir Sahası’nda “Yalova Pilot 2” isimli pilot motorundan kılavuzluk hizmeti vereceği “Alhani” adlı tankere transferi sürecinde denize düştüğünü ve bir süre sonra Deniz Polisi botuyla denizden alınıp ilk müdahalenin yapıldığını, daha sonra 112 Acil Servis ekipleri tarafından Yalova Devlet Hastanesi’ne kaldırdığını, ancak tüm müdahalelere rağmen kurtarılamadığını kaydetti. Bu elim kazanın; benzer iş kazalarının olmaması, yaralanmaların yaşanmaması ve daha emniyetli çalışma koşullarının sağlanması için sorumluluklar yüklediğini ifade eden Dünder, “Kılavuz kaptanların hizmet vermek için gemilere katılma ve ayrılmaları böyle kazalar olmadan, emniyetle yapılabilmesi için gerek donanım, gerekse mevzuat ve standartlar olmak üzere her türlü önlem tekrar gözden geçirilmeli ve değerlendirilmelidir. Başka iş kazalarının olmaması için, mevcut durum tespit edilmeli, eksiklikler varsa ivedilikle giderilmeli, kusurlar varsa düzeltilmeli ve mevcut standartlar geliştirilmelidir” dedi. Emniyet, hizmet kalitesi ve verimliliğinin sağlanması için kılavuzluk mesleğini çeşitli başlıklar altında topladığını belirten Dünder, hava ve deniz koşullarına ilişkin sınır değerlerinin limanlar üzerinde ilgili mevzuatta yer alması konusuna değindi.



Mutlu Dünder

Kılavuz kaptanların yaz-kış, gece-gündüz ayırt etmeden sürekli verilen bir hizmetin sağlayıcıları olduğunu söyleyen Dünder, şöyle devam etti: “Bu süreklilik herkesin de kabul edebileceği ve birçok gelişmiş ülkenin limanlarında uygulandığı gibi hizmetin emniyetli olarak sürdürülemeyeceği koşullarda kesintiye uğramalı, durdurulmalıdır. Fakat ne yazık ki, ülkemizde münferit uygulamalar haricinde, ulusal mevzuatımızda, limanlarımızda kılavuzluk hizmetinin emniyetle verilebileceği hava ve deniz koşullarının sınır değerlerinin belirlenmesi ve uygulanması yeterli değildir. Hava ve deniz durumunun uygun olmadığı koşullarda liman hizmetlerinin verilmesi, manevra ve seyir emniyetini riske sokmasının yanı sıra, hizmet veren kılavuz kaptanların yaralanmalarına hatta ölümlerine neden olabilir. Bu nedenle limanlar, rıhtımlar, gemi tipi, verilecek hizmet türü gibi ölçekler göz önüne alınarak, sınır değerlerin belirlenip Limanlar Yönetmeliği’nde yer alması uygun olacaktır.

PİLOT MOTORU STANDARTLARI BELİRLENMELİ

Kılavuz kaptan transferinin önemli bir kısmının pilot motoru ile gerçekleştirildiğini belirten Dünder, yaygın olarak kullanılan pilot motorlarının yasal gereklilikleri ve ulusal standartlarının henüz belirlenmediğine vurgu yaptı. Pilot motorlarının asgari

teknik donanım ve donatım kurallarının bir mevzuat metniyle tanımlanması gerektiğini dile getiren Dünder, “Bu kurallar pilot motorunda hizmet esnasında teknede bulunacak personel sayısını ve vasıflarını da kapsmalıdır. Bu standartlar denize düşen bir insanın gecikmeksizin, zarar görmeden denizden çıkarılması için gereken teknik donatım, kullanacak personelin vasıf ve sayıları ile eğitim ve talim gerekleri de dikkate alınarak belirlenmelidir. Pilot motoru inşasında son yıllarda dünyadaki gelişimi de takip ederek, örnek model, proje, şartname ve benzer rehber olabilecek çalışmalar kullanılarak yeni tekneler inşa edilmeli, mevcut eski tekneler de bunlara uygun hale getirilmelidir. Dünya genelinde de bu standartlar tam oturmamıştır. Bu konuda Türk Loydu dünyaya öncülük edebilir, bizler de Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği olarak her türlü teknik desteği verebiliriz” dedi.

Kılavuz kaptanın istirahat ettiği yer olan kılavuzluk istasyonundan, hizmet vereceği gemiye veya tersi istikametten gemiden istasyona intikalinin tüm aşamalarının emniyet yönünden denetlenmesi gerektiğinin altını çizen Dünder şöyle devam etti: “İstasyonun, pilot motorunun ve geminin, kılavuz kaptan transferine ilişkin her yönüyle emniyetli olduğundan, aradaki geçişleri sağlayacak her türlü donanımın ve düzenlemenin usulünce temin edildiğinden emin olunmalıdır. Liman devleti kontrollerinde, kılavuz kaptan transferine ilişkin donatım ve düzenlemelerin kontrolünün de mutlaka yapılması gerekiyor. Gemide bulunan pilot çarpmı, iskele ve diğer donanımların, sağlamlık ve emniyetli donatılmış olduklarının denetlenmesi önemli ve gereklidir. Aynı şekilde gemiye intikalde kullanılan pilot motoru ve her türlü araç ve donanımın emniyetli insan transferine uygunluğu denetlenmelidir. Bu konuyla alakalı Çin geçtiğimiz aylarda kılavuz kaptan transfer düzeneklerinin rutin liman devlet kontrollerine alınması ile ilgili olarak IMO’ya başvuruda bulunmuştur ve bu başvuru IMPA ve EMPA tarafından da desteklenmektedir.

Rutin liman devlet kontrollerinde yapılacak olan denetimeler sistemin daha işlevsel ve güvenli olmasına çok büyük katkı sağlayacaktır.”

YIPRANMA HAKKININ İADESİ VE MESLEĞİN “AĞIR VE TEHLİKELİ İŞ” OLARAK KABUL EDİLMESİ

2018’de Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile yürürlükten kaldırılan “Kıdemli Kılavuz Kaptanlık” müessesesinin ilgili mevzuatta yeniden yer alması ve IMO kararları ile paralel hale getirilmesi gerektiğini söyleyen Dünder, “Kıdemli kılavuz kaptanlık uygulaması; denizde can, mal ve çevre emniyeti açısından vazgeçilmezimizdir. Mevcut sistemimizde üç ay 30 gemilik staj sonrası kılavuz kaptan ehliyeti alan bir kılavuz kaptan, herhangi bir kısıtlamaya tabi olmaksızın 400 metrelik mother konteyner ya da Suez-max tankere çıkabilmektedir. Tüm dünya ülkelerinde bu tip gemileri sınırsız olarak kılavuzlayabilme süreleri ortalama 6 ila 12 sene arasında değişmektedir. 2006 yönetmeliğimizde bu süre IMO kararları ve dünyadaki uygulamalarla paralel olarak, dört sene olarak uygulanmaktaydı” diye kaydetti.

Dünder, kılavuz kaptanlık mesleğinin yeniden, yıpranma kapsamına alınmasını istediklerini vurgulayarak şöyle devam etti: “Kılavuz kaptanlar da dahil olmak üzere tüm denizci meslektaşlarımız 2008 yılında ellerinden alınan yıpranma hakkının bir an önce hak sahiplerine iadesi gerekir. İş kazalarındaki yaralanma ve ölümler genel olarak denizcilik mesleğinin zorluğu ve yıpratıcılığını fazlasıyla ispatlamaktadır. Kılavuz kaptanlar, kazaların en yoğun olduğu limanlarda, dar, sığ ve kısıtlı sularda, farklı gemilerde, yoğun ve ağır bir iş temposuyla çalışırlar. Hizmet verecekleri gemilere katılıp ayrılmaları, hareket halindeki bir deniz aracından, hareket halindeki diğer bir deniz aracına, tutundukları çarmıh adı verilen bir ip merdivenle gerçekleştirirler. Hizmet süresince gemide oluşabilecek her türlü riske her zaman hizmet verilen gemide bulunarak maruz kalmaları, mesleğin



rutin ve bilinen zorluklarının yalnızca birkaçıdır. Denizcilik mesleğinde genel olarak ve kılavuz kaptanlar için ise her zaman yüksek fedakarlık ve mahrumiyet içinde görev yapmışlardır. Denizcilerin rutin çalışmaları, normal seferleri diğer insanlar için adeta maceradır. Uzaklık, ayrılık, mahrumiyet, vardiyalı çalışma, geceleri çalışmak zorunluluğu, mevsimlere veya iklim şartlarına, soğuk veya sıcaklığa, güneşe, rüzgara, dalgalara maruz kalmak denizciliğin bilinen zorluklarıdır.

Bunlarla birlikte, farklı çalışma ortamlarının, farklı gemilerin kendine özgü zorlukları vardır. Tedarik zincirinin devamlılığını sağlayan denizciler savaş, salgın hastalık gibi beklenmeyen zorluklarda da çalışmaya devam ederek, dünyada hayatın tüm insanlık için devam etmesini sağlayan, bu nedenle de dünyada önemli bir hizmet sağladığı düşünülen, kritik çalışan, kilit çalışan veya temel çalışan gibi isimlerle anılan meslekler arasında sayılmışlardır. Denizciler çalışma koşulları ve özlük hakları konusunda hak ettikleri hukuki güvencelerden mahrum bırakılmamalıdır. Kılavuz kaptanlık ve genel olarak denizcilik mesleği bu nedenlerle yıpranma hakkından yararlandırılmalıdır. Bunun için 5510 Sayılı Kanunun 40’ıncı maddesi kapsamına alınarak, fiili hizmet süresi zammından faydalanmalarına imkan sağlanmalıdır. Ayrıca mesleğimiz 16 Haziran 2004 tarih ve 25.494 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği kapsamında

değerlendirilmelidir.” Kılavuz kaptanların sadece çarmıh kazalarında değil; zorlu meslek koşulları, stres, manevra zorlukları gibi olaylar nedeniyle de denizde yaşamlarını yitirdiklerini belirten Dünder, “Dünyadaki genel duruma baktığımızda, her sene 2 ila 4 kılavuz kaptan sadece çarmıh kazaları sebebiyle yaşamlarını yitirmekte. Bu kazalar tüm dünyada meydana gelmekte, coğrafya, gelişmişlik ayrımı olmamaktadır. Geçtiğimiz senelerde aynı yıl içerisinde ABD’de iki kılavuz kaptan çarmıh kazalarında yaşamını yitirmiştir. Sadece geçtiğimiz aylarda Türkiye’de ve Türk personelimizde beş denizci maalesef hayatlarını kaybettiler. Çarmıh kazaları sebebiyle ölüm haricinde de birçok kaza yaşanmaktadır. Ortalama olarak her iki ayda bir kılavuz kaptanımız çarmıh kazası veya kılavuz kaptan transferi esnasında kaza geçirmekte, denize düşmekte, gemide kaza yaşamakta ve bu sebeple kalıcı hasarlar ve iş görmemezlikler olmaktadır” diye konuştu. Son bir sene içerisinde yaklaşık 20 kılavuz kaptanın iş akitlerinin makul ve kabul edilebilir bir sebep olmaksızın sona erdirildiğini ifade eden Dünder, dernek olarak bu konuda zorluk yaşadıklarını kaydetti. Dünder, meslek şehitlerini anarak ve iş kazalarının tekrarlanmaması temennisinde bulunarak sözlerine son verdi.

“UYGULAMANIN GÖZDEN GEÇİRİLMESİ LAZIM”

Konuşmasında dövizli ödeme ile ilgili yayınlanan bir yazıya değinen İMEAK DTO Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu,



Murat Kıran

dövizli ödemelerin ticaretleri açısından çok önemli bir yer tuttuğunu kaydetti. Yayınlanan yazıyla dövizli ödemelerin artık yapılamayacağını belirten Muhtaroğlu, şöyle devam etti: “Biz aldığımız yakıtı dövizle ödüyoruz. TL tahsil edip böyle bir ticaretin dönmesi olası değil.

Uygulama, Türk armatörünün de, bizim de dezavantajımıza olan bir noktaya geldi. Herkes şimdi yurtdışından yakıt alıyor. Yurtdışında bir şirket kurup bunları yapmaya gayret ediyor. Türkiye olarak bundan hem vergi, hem döviz, hem de istihdam kaybedeceğiz. Uygulamanın bakanlık tarafından gözden geçirilmesi lazım.”

MURAT KIRAN: “BUNDAN SONRAKI SÜREÇTE DERİN KIRILMALAR OLABİLİR”

Meclis toplantısında söz alan GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Türkiye gemi inşa sanayisine dair değerlendirme ve bilgilendirmeler yaparak, sektör paydaşlarına dikkatli olmaları konusunda uyarıda bulundu. Gelinek noktada Türk denizciliğinin işlerinin yoğun olduğunu ve armatörlerin işlerinin de iyi gittiğini ifade eden Murat Kıran, bundan sonraki süreçte derin kırılmalar olabileceğini, daralan ticaret hacmi ve ön görülerin yanlış çıkması neticesinde deniz taşımacılığının da etkileneceğini söyledi.

Güncel olarak yüzer havuz sayısının 33, kuru havuzların ise 11'e çıktığını kaydeden Murat Kıran, bu sayıların



artacağını belirtti. Gemi inşa sanayicileri ile sık sık bir araya geldiklerini ve değerlendirme yaptıklarını söyleyen Murat Kıran şöyle devam etti: “2008 yılında yaşadığımız krizin ardından o kötü günleri bir daha yaşamamak adına herkesi; yaptığı yatırımlarda sağlam, kredilere güvenmeyen, günümüzün rüzgarına güvenerek değil de daha ileri bir vizyonla bakacak şekilde yatırım yapması konusunda uyarıyoruz. Çünkü rüzgar sürekli bir yönden esmeyecektir. Denizcilik piyasası olarak en önemli şahitleriyiz. İlk kırılmalar bizde olabiliyor, navlunlar çok hızlı yükselip düşebiliyor.”

Gemi inşa noktasında Uzak Doğu'dan siparişlerin gelmeye devam ettiğini, ancak Çin'in Türkiye'ye rakip olduğunu unutmamak gerektiğine vurgu yapan Murat Kıran, “Çin şu anda uyguladığı pandemi önlemleri doğrultusunda denizcilik sektörü olarak çok atıl durumda. Ülkeye giriş çıkışlarda çok büyük problemler var. Bu doğrultuda da biz seçiliyoruz. 2011 yılından beri tersanelerimizin ayakta durması gerektiğinin bilincinin herkese aşılması mücadelemiz, meyvelerini vermeye başladı.

Ama bir gerçek var ki, iş gücümüz çok yeterli değil. Böyle bir büyümeye yeterli iş gücümüz yok. Bu doğrultuda biz de GİSBİR olarak her platformda bu sektöre daha fazla eleman kazandırabilmek adına çok büyük faaliyetler yapıyoruz. Denizcilikle alakalı okulları ziyaret ederek

sektörümüz hakkında bilgilendiriyoruz. Özellikle MİLGEM projelerinin Türkiye'de yapılacağı kararı ile beraber üzerimizde bir sürü oyunlar oynandı. Bunların hepsini doğruları göstererek bertaraf ettik. Gemi inşa sanayisinin niçin var olması gerektiğini adeta herkesin aklına kazıdık diyebilirim. Bugün 12 binli rakamlardan 65 binlere çıkmanın mutluluğunu yaşıyoruz” diye konuştu.

Türkiye'nin kendi savunma sanayisine iş yapabilen ilk 10 ülkeden biri haline geldiğinin altını çizen Murat Kıran, “Denizaltı üretebilen bir ülkeyiz. Bunları kaybetmememiz lazım. Kaybetmemek için de birlik ve beraberlik içerisinde tek vücut olarak yolumuza devam etmemiz gerekiyor. Gemi inşa sanayicilerinde uzun zamandır birlikteliği yakaladık. Sürekli bir araya geliyoruz” dedi. Murat Kıran sözlerini şöyle tamamladı: “Hepimiz dövizle iş yapıyoruz.

Dolar bazında da maliyetlerimiz özellikle son bir yılda fevkalade arttı. Enflasyon var, dolar artıyor, ama eskiden bunlardan daha az etkileniyorduk. Şu anda enflasyonun dolar artışının üzerinde olması bizim işlerimizi daha da zor hale getiriyor. Bunlara önlem almamız, daha ileri taşıyabilmek için de bugünden bir takım planlamalar yapmamız lazım. 2008 öncesini hepimiz yaşadık. Nasıl olsa kazanıyoruz diye maliyetlerimizi arttırdık. Ama daha sonra kazançlar düştüğünde maliyetleri geri çekebilmek hiç mümkün olmuyor.”

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ'NDEN DTO'YA ZİYARET

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Süleyman Özdemir 1 Ağustos Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı ziyaret etti. Odanın Fındıklı'daki genel merkezinde gerçekleştirilen ziyarete, Üniversitenin Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Celil Aydın ile Müdür Yardımcısı Dr. Sabri Alkan katıldı. Ziyarette, Doç. Dr. Celil Aydın, Tamer Kiran'a okulun durumu hakkında bilgi verdi.

TAMER KIRAN SEKTÖR MECLİSLERİ İSTİŞARE TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 2 Ağustos Salı günü, Ankara'da Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Sektör Meclisleri İstişare Toplantısı'na katıldı. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanı Şahap Kavcıoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen toplantıya, TOBB bünyesinde faaliyet gösteren 65 Sektör Meclisi'nin başkanları ve üyeleri iştirak etti.

ÖNEMLİ İSİMLERDEN DTO'YA ZİYARET

İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Üyesi Cemal Keleş ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) İstanbul Genç Girişimciler Kurulu Başkanı Hasan Bünül ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a nezaket ziyaretinde bulundu.

YANGIN TATBİKATI BAŞARIYLA TAMAMLANDI

Olası iş kazalarına karşı personele sık sık bu kapsamda eğitim verdiren İMEAK

Deniz Ticaret Odası, her yıl gerçekleştirdiği yangın tatbikatını bu yıl da 17 Ağustos Çarşamba günü Odanın Fındıklı'daki genel merkez binasında gerçekleştirdi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Daire Başkanlığı'na bağlı İtfaiye Eğitim Merkezi'nden gelen ekipler ilk olarak Oda'nın meclis salonunda söndürme, kurtarma, tahliye konularında personele bilgi verdi. Eğitimin ardından da tatbikat yapıldı.

ZABİTAN YETERSİZLİĞİNE ÇÖZÜM ARANDI

"Gemilerde Görev Yapacak 3000 GT/ KW Yönetim Düzeyi Zabitan Yetersizliği" ile ilgili İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda toplantı yapıldı. 23 Ağustos Salı günü Oda'nın meclis salonunda personel müdürlerinin katılımı ile düzenlenen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İstanbul Liman Başkanı Mustafa Kiran, Milli Eğitim Bakanlığı Eğitim Ortamlarının ve Öğrenme Süreçlerinin Geliştirilmesi Daire Başkanı Ertuğrul Geçgil de katıldı.

İMEAK DTO'NUN 40'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) kuruluşunun 40'inci Kuruluş Yıldönümü, 26 Ağustos 2022 Cuma akşamı düzenlenen özel gece ile kutlandı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu üyelerinin ev sahipliği yaptığı geceye, Ulaştırma ve Altapayıcı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekip Avdagiç, sivil toplum kuruluşları ve denizcilik sektörü temsilcileri ile İMEAK

DTO Meclis ve Meslek Komiteleri Üyeleri katıldı.

BALIKÇILIK AV SEZONU AÇILIŞ TÖRENİ YAPILDI

2022-2023 Av sezonunun açılış töreni 31 Ağustos Çarşamba günü Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi'nin katılımı ile yapıldı. Kireçburnu balıkçı barınağında düzenlenen törene İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen, Balıkçılık faaliyetleri Komitesi başkanı Murat Kul ve meclis üyesi Şekip Yalçın katıldı.

40. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ ANISINA HATIRA PARA BASILDI

Denizcilik sektörünün çatı meslek kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) kuruluşunun 40. yıldönümü anısına Türkiye Cumhuriyeti Hazine ve Maliye Bakanlığı Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü'nce hatıra para basıldı. 26 Ağustos'ta tedavüle giren, her biri 1 ons gümüşten üretilen madeni paralardan 3 bin adet basıldı. Hatıra paralar, Darphane Genel Müdürlüğü Mağaza ve E-mağaza üzerinden satın alınabilecektir.

TAMER KIRAN'DAN ZAFER BAYRAMI MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın 100'üncü yıldönümü dolayısıyla bir mesaj yayımladı. Türk Milletinin 30 Ağustos Zaferi ile asla tutsak yaşamayacağını gösterdiğini kaydeden Tamer Kiran, "Aziz vatanımızı işgal etmek isteyenlere karşı halkımız ve ordumuzun el ele vererek karşı durduğu, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olan 30 Ağustos Zaferi'nin 100. yıldönümüne ulaşmanın haklı gururu ve mutluluğunu yaşıyoruz" dedi.

Mesele dayanıklılık ise, Çözümün adı **HUSKY!**

Deniz ve liman operasyonları bekletmeye gelmez. En ufak bir aksaklık; zaman, emek ve gelir kaybına sebep olabilir!

Kendi kategorisi içinde piyasadaki en güvenilir ürünlerden biri olan Husky çift diyaframlı pnömatik pompalar, dayanıklı yapıları sayesinde her koşulda sorunsuz sıvı transferi yapmanızı sağlar.

Özgen Ship Supply olarak, Graco Husky çift diyaframlı pompalarının lisanslı distribütörüyüz.



- Korozyona dayanıklı, güvenilir performans sağlayan sağlam yapı.
- Ağır hizmete ve uzun kullanım ömrüne uyumlu, üretkenlik sağlayan sürdürülebilir tasarım.
- Benzeri markalardan daha düşük parça sayısı, erişilebilir tasarım ile bakım kolaylığı.
- Ani durmalara dayanıklı, düşük titreşimli, verimliliği arttıran modüler hava valfi.
- NPT, BSP ve flanş seçeneklerinde 1/4" ila 3" arasında; 300 gpm (1135 lpm) port boyutlarına kadar farklı akış hızları ile uyum.

Graco ürünlerinin Türkiye lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



   /ozgenshipsupply

 info@ozgenshipsupply.com





The 26th International Tug & Salvage Convention, Exhibition & Awards

#ITS2022

In association with **CATERPILLAR**

28-30 September 2022
Istanbul Congress Center, Istanbul, Turkey

Join the global tug, towage and salvage community next month!

Don't miss the world's leading gathering of tug and salvage professionals

HURRY
secure your ticket today



Be quick!

Last few stands remaining



For all enquiries, contact: Indrit Kruja • t: +44 20 8370 7792 • e: indrit.kruja@rivieramm.com
www.tugandosv.com/ITS2022

Event partners



Also sponsored by



Supporting organisations



Media partners



Brought to you by



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabağçe Altı) Tuzla / İstanbul
Tel: +90 216 494 20 00 / 01/ 446 11 04
Fax: +90 216 494 20 03 / 446 12 88
GSM: +90 530 505 24 56
www.urkmezsacdemir.com
info@urkmezsacdemir.com
satis@urkmezsacdemir.com

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI'NIN 40'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın 40'inci kuruluş yıldönümü, 26 Ağustos 2022 Cuma akşamı Çırağan Sarayı'nda düzenlenen özel gece ile kutlandı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve DTO Yönetim Kurulu üyelerinin ev sahipliği yaptığı geceye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagiç, sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri ve denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri ile İMEAK DTO Meclis ve Meslek Komiteleri Üyeleri katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan günümüze kadar geldiği noktayı anlatan 40'inci Yıl filminin gösterimiyle başlayan gecede, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, açılış konuşmasını yaptı.

KIRAN: "ODANIN KURULMASI SEKTÖRÜMÜZ İÇİN DÖNÜM NOKTASI OLDU"

Denizciliğimizi omuzlayan cesur yürekli ve girişimci insanların tam 40 yıl önce çok önemli bir adım atarak Deniz Ticaret Odası'nı kurduklarını belirten Tamer Kıran, "Sivil Bahriyemizin Amiral Gemisi olan Deniz Ticaret Odası'nın kurulması sektörümüz için bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönüm noktası, denizcilikte kurumsallaşmanın ve sektör olarak kabul görmesinin önünü açmıştır.

40 yıl önce faaliyetlerine başlayan Odamız, sektörün her alanda gelişip serpilmesine öncülük etmiş, bugünkü duruma gelirken, birçok yapı taşının örülmesinde en büyük katkıyı sağlamıştır. 744 üye ile kurulmuş olan Odamız, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır" dedi.



Türk denizciliğinin elde ettiği başarıya dikkati çeken Tamer Kıran, şunları kaydetti: "Odamızın kurulmasıyla birlikte geçen 40 yılın önemli kilometre taşlarına baktığımızda birbirinden önemli kararların Türk denizciliğinin önünün açılmasına vesile olduğunu görüyoruz. Bu süreçte Türk denizciliğinin Karadeniz ve Akdeniz bölgesinden çıkıp okyanus aşırı gitmeye başladığını, dünyanın dört bir tarafında bayrağımızın dalgalandırmaya başladığını görüyoruz. Geldiğimiz noktada; tüm dünya denizlerinde artık gururla Türk Bayrağı'nı dalgalandırıyoruz. Dün çektirmelerle kıyı taşımacılığı yaparken, bugün deneyimli deniz çalışanlarımız ile tüm dünyaya seferlere çıkıyoruz."

"DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE YENİ BAŞARI HİKAYELERİNE İHTİYACIMIZ VAR"

Sektörün 84 tersane ile dünyanın birçok ülkesine gemi inşa ettiğine vurgu yapan



arasına girmeyi başardık. Dünyada tanınan bir markaya dönüştük. Elbette, daha çok alacağımız mesafe var. Zira denizcilik aynı zamanda, milli varlığımız, milli servetimiz. Sektörümüzün canlılığını, iş birliğini, içtenliğini korumalıyız. Artan ticaret hacminin yabancı taşıma şirketlerine kaymasına müsaade etmemeliyiz”.

Türkiye’de denizciliğin gelişiminde İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın önemli bir rol oynadığını ifade eden Hisarcıklıoğlu, “Deniz Ticaret Odamızın 40 yılda getirdiği deneyim ve saygınlığı devamlı güçlendirdiği kurumsal yapısı, hayata geçirdiği projeleri ve ülkemiz denizciliğine kazandırdığı çalışmalarla iftihar ediyorum” ifadesini kullandı.

GÜLTEPE: “HEDEFLERİMİZE HEP BERABER ULAŞACAĞIZ”

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe de konuşmasında ihracatçılar olarak denizcilik sektörünü stratejik bir ortak olarak gördüklerini söyledi. İhracatın teslim ediliş sürecine kadar her aşamasıyla bir takım oyunu olduğunu ifade eden Gültepe, 2022 Ocak - Haziran döneminde 126 milyar dolarlık ihracatın yüzde 66’sına tekabül eden 76 milyar dolarlık kısmının deniz yoluyla teslim edildiğini kaydetti. Gültepe, Türk denizcilik sektörünün takdir edilmesi gereken başarılar elde ettiğine



dikkati çekerek, şunları kaydetti: “Deniz Ticaret Odası ile mevcut iş birliği ve çalışmalarımızı geliştirmemiz son derece önemli. Çünkü üretimin, ihrac edenin ve taşıyanın aynı yöne bakması, aynı hedefe inanması çok önem taşıyor. Biz değerli deniz ticareti camiasıyla aynı yöne bakıyor, aynı amaçlarla bu ülkeye değer katmak adına aralıksız beraberce, birlikte çalışıyoruz. Çalışmaya da devam edeceğiz.

Hızlı büyüyen ekonomimiz ve ihracatımız dikkate alındığında Türk Denizcilik sektörüne ihtiyaç da aynı oranda artacak. İhracatçılar olarak Deniz Ticaret Odası’nın belirlediği hedefler ve ortaya koyduğu projeksiyonlar doğrultusunda odamıza tam destek sunmayı bir görev addediyoruz. İnşallah iş birliği ve dayanışma ruhuyla hedeflerimize hep beraber ulaşacağız”.

KARİSMAİOĞLU: “DENİZCİLİK SEKTÖRÜ OLMAZSA OLMAZIMIZDIR”

Gecede konuşma yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismaioğlu, düşük maliyet ve verimlilik avantajıyla deniz taşımacılığının sürdürülebilir ekonomik gelişim ve refah için çok önemli olduğuna vurgu yaparak, “Küresel bazda deniz yolu ile yapılan yük hacmi son 50 yılda 20 kattan daha fazla büyüdü. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirdi. Ayrıca denizcilik sektörü, 21’inci yüzyılda

sadece bir taşımacılık türü olmaktan da çıkarak endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüştü. Bu noktada ülkemizin dünyanın ilk 10 ekonomisi arasında yer alma hedefi çerçevesinde denizcilik sektörü olmazsa olmazımızdır” dedi.

Türkiye’nin denizcilik alanında çok büyük mesafeler kat ettiğini belirten Karaismaioğlu, sözlerini şu şekilde sürdürdü: “Bugün, Türk Bayrağı, denizcilik sektörü özelinde dünyanın en itibarlı bayraklarından. Dünyada gemi takip sistemlerini ilk kuran ülkelerden biri yine biziz. ‘Denizci ülke’ anlayışımızın sonucunda gemi sanayimizin, istihdam ve ülke ekonomisine olan katkısı da önemli oranlara ulaştı. 2003’ten itibaren izlediğimiz akılcı politikalarla, 37 olan tersane sayımız 84’e, çıkardık.

Bunun yanında tersanelerimizin gemi bakım onarım miktarı son 10 yılda yüzde 95 oranında arttı. Gemi inşa sektöründeki istihdam oranı da son 10 yılda yüzde 115 arttı. Ülkemiz, gemi geri dönüşüm sanayinde de 1,5 milyon grostonluk kapasitesi ile dünyada 4’üncü sıradadır. Ayrıca, ülkemiz, mega yat projelerinde dünyada 3’üncü sırada yer almaktadır.”

Deniz Ticaret Odası’nın, kurulduğu günden bu yana sektörün her alanda gelişmesine öncülük ettiğine vurgu yapan Karaismaioğlu, şu değerlendirmede bulundu: “Türk denizciliğine büyük hizmetleri olan, 40 yıl boyunca başarılı çalışmalarını yurt içi ile sınırlamayan Deniz Ticaret Odası, uluslararası alanda da adından söz ettirmesini bildi. Bugün de ülkemizin en dinamik sivil toplum yapılanmalarından biri haline geldi. Geçmişten bugüne, bu yapıda emeği, katkısı olan herkesi gönülden tebrik ediyorum.”

“DENİZLERİMİZ; MAVİ VATAN’IMIZDIR”

Karaismaioğlu, Türkiye’nin jeostratejik konumunun önemine dikkati çekerek, “Ülkemiz, Asya ve Avrupa arasındaki doğu-batı koridorunda doğal bir köprü olduğu gibi Kafkas ülkeleri ve Rusya’dan Afrika’ya uzanan kuzey güney koridorlarının da tam ortasında bulunmaktadır. Bu jeostratejik



da içine alacak şekilde genişletmek için 21 Bölge Liman Başkanlığı kurduk. Bu çalışmamız sayesinde tüm denizcilik sektörümüze sahada daha da iyi hizmet vereceğiz.”

Türkiye'nin 2053 Vizyonu'na dikkati çeken Karaismailoğlu, şunları kaydetti: “Bu vizyon ışığında, ülkemizi dünyanın ilk 10 ekonomisi içinde hak ettiği yere

Bu plan kapsamında 30 yılda 198 milyar dolar yatırım öngördük. Denizcilik sektörümüze 2053 yılına kadar 21,6 milyar dolar yatırım yapacağız. Bu sayede 180 milyar dolar milli gelirimize katkı sunacağız. Üretime etkisi ise 320 milyar doları aşacak.”

Karaismailoğlu, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda denizyollarına özel bir yer



kavuşturacak, 30 yıllık ulaştırma ve haberleşme yatırım planımızı tüm kamuoyu ile uzun zamandır paylaşıyoruz.

ayırdıklarına vurgu yaparak, denizyollarının Mavi Vatan'ın temeli ve ulaşımdaki entegrasyonun kilit noktası olduğunu

söyledi. Söz konusu plan kapsamında, liman tesisi sayısını 255'e çıkaracaklarını belirten Karaismailoğlu, “Yalnızca ülkemizin değil, dünyanın da en önemli ulaşım projelerinden olan Kanal İstanbul ile Türkiye'nin denizyolu taşımacılığındaki rolünü güçlenecek. İstanbul Boğazı'nda seyir emniyetini artıracak, Boğaz'daki gemi trafiğini azaltacağız. Kanal İstanbul tamamlandığında, başta İstanbul Boğazı ve çevresinde can ve mal güvenliğinin sağlanması ve Boğaz'ın tarihsel ve kültürel dokusunu korumasının yanı sıra, boğaz giriş ve çıkışlarındaki günlerce süren beklemler azalacak, İstanbul Boğazı'nın trafik yükü hafifletilecek. Mavi Vatan'ımıza tüm gücümüzle sahip çıkıyoruz. Türk deniz ticareti filolarının büyümesi için bakanlık olarak her türlü kolaylığı sağlıyor, ilgili paydaşların bu sürece destekleri için girişimlerimize devam ediyoruz” diye konuştu.

Bakan Karaismailoğlu, Türkiye'nin yeniden “Denizci ülke, Denizci millet” kimliğini hatırlamasında, bakanlığın, sektör oyuncularıyla birlikte hareket etmesinin önemli rolü olduğunu ifade ederek, sözlerini şöyle tamamladı: “Bu noktada İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası üyelerinin de bizler için büyük öneme sahip olduğunu belirtmek isterim. Odamızın geçen 40 yılda oluşturduğu bilgi, birikim ve tecrübeyle gelecek nesillere de örnek olacağından ve bu güzide kurumun aynı istikamette ilelebet hizmet vermeye devam edeceğinden hiç kuşku duymuyorum. Bizler üzerimize düşeni yapmaya devam edecek, sizlerle güç birliğimizi sürdüreceğiz. Bunun sonucunda Türkiye, denizcilik alanındaki ağırlığını gelecekte daha fazla hissettirecek ve rekabet gücünü yükselterek denizcilik sektöründe dünyanın en önde gelen ülkelerinden biri olacaktır. Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetlerine her daim yeni başarılar katarak devam etmesini temenni ediyor, 40'ıncı kuruluş yıl dönümünü canı gönülden kutluyorum.”

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 40'ıncı kuruluş yıldönümünde gece, Enbe Orkestrası'nın konseri ile tamamlandı.



www.avsglobalsupply.com

at 1500
ports
in 126
countries

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

İMEAK DTO'NUN 40'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜ ANISINA HATIRA PARA BASILDI

Denizcilik sektörünün çatı meslek kuruluşu olan İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunun 40'inci yıldönümü anısına Türkiye Cumhuriyeti Hazine ve Maliye Bakanlığı Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü'nce hatıra para basıldı.



26 Ağustos'ta tedavüle giren, her biri 1 ons gümüşten üretilen madeni paralardan 3 bin adet basıldı. Hatıra paralar, Darphane Genel Müdürlüğü Mağaza ve

E-mağaza üzerinden satın alınabilecek. Hatıra paranın ön yüzünde İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın logosu bulunurken, diğer yüzünde "Denizci Millet, Denizci Ülke" yazısının ortasında Türkiye haritası yer alıyor. Haritada; Mersin ili hariç Türkiye'nin karasuları ve iç sularından sorumlu olan İMEAK DTO'nun, merkezi İstanbul olmak üzere 9 Şube ve 15 Temsilciliği gösteriliyor.

Hatıra Para için hazırlanan sertifikada, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş tarihçesine ve faaliyetlerine yer verilirken, "İMEAK Deniz Ticaret Odası; 1982 yılından bu yana geçen 40 yılda, Türkiye'nin en büyük odaları arasında yer almaktadır. Bugün sağlam organizasyon yapısı, güçlü kurumsal hafızası ile 'Türk Denizcilik Sektörünün Temsilcisi', mavi

ekonomimizin lokomotifi ve sektörün bilgi kaynağıdır. Aynı zamanda denizcilik sektörünün 'Kamu Kurumu' niteliğinde çatı meslek kuruluşudur" ifadeleriyle faaliyetlerinin önemi vurgulandı. Sertifikada ayrıca, "Bu hatıra para; 'Denizci Millet Denizci Ülke' vizyonu ile Türk denizcilik sektörünün serbest rekabet ortamında gelişmesi, uluslararası rekabet gücü ve ülke ekonomisine katkısının artması misyonu çerçevesinde, denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, denizcilerin ortak amaçlarının karşılanması ve aynı zamanda denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunması doğrultusunda hizmet veren İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 40'inci yılı anısına bastırılmıştır" ifadelerine yer verildi.

TAMER KIRAN'DAN 30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMI MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın 100'üncü yıldönümü dolayısıyla bir mesaj yayımladı.

Tamer Kiran, mesajında şunları kaydetti: "Aziz vatanımızı işgal etmek isteyenlere karşı halkımız ve ordumuzun el ele vererek karşı durduğu, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olan 30 Ağustos Zaferi'nin 100. yıldönümüne ulaşmanın haklı gururu ve mutluluğunu yaşıyoruz.

Ağustos ayı şanlı tarihimizde zaferlerle dolu bir aydır. Ne mutlu tesadüftür ki, Anadolu'nun kapılarını açan Malazgirt

Zaferi 26 Ağustos 1071'de kazanılmış, düşmanı yurttan atmak için Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Başkomutanlığında 26 Ağustos 1922'de başlatılan Büyük Taarruz, 30 Ağustos'ta Dumlupınar'da Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nin kazanılmasıyla sonuçlanmıştır.

30 Ağustos Zaferi, Aziz Türk Milletinin, asla ve asla tutsak yaşamayacağını göstermiş, istiklalini ve istikbalini koruma konusundaki kararlılığını dünyaya ilan

etmiş, çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolun temelini atmıştır.

Büyük Zafer'in yıldönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını, Malazgirt'ten Büyük Taarruz'a ve günümüze kadar bu toprakları korumak için hayatlarını feda etmiş tüm şehitlerimizi saygı ve minnetle anıyorum. 30 Ağustos Zafer Bayramımız kutlu olsun."



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ISTSHIP'22



Guest Country : Greece

ISTANBUL INTERNATIONAL SHIPPING CONFERENCE AND GALA DINNER

ISTANBUL CALLING

SEPTEMBER 22, 2022 THURSDAY

SAVE THE DATE

Will be held for the first time in Istanbul,
one of the maritime hubs of the world



ORGANIZED BY



"Maveks Marine Çeminize ve yükünüze Değer Verir"



MAVEKS
Marine

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

FAALİYETLERİMİZ

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

HİZMET VERDİĞİMİZ LIMANLAR

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

MAVEKS MARINE SURVEY & CONSULTANCY CO. LTD.

Head Office İstanbul:

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

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

e-mail: survey@maveksmarine.com

Head Office Hamburg:

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

Adres: Feldstr No: 46 Neumünster/24534 Deutschland

e-mail: ops@maveksmarine.de

ADEM ŞİMŞEK: TÜRKİYE’NİN BÜYÜK BAŞARISI “TAHİL KORİDORU”

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



Toplantının gündeminde Odanın 40’inci kuruluş yıl dönümü, tahıl ve yiyecek ürünlerinin Ukrayna limanlarından çıkışının yeniden başlaması, Aliağa limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Şube Yönetim Kurulu üyelerinin katılımıyla video konferans sistemiyle gerçekleştirilen meclis toplantısında geçen ayın toplantı zabıtları onaylandı. Haziran ayı mizanları onaya sunuldu, oy birliğiyle onaylandı. Temmuz ayı faaliyet raporunun da üyelerle paylaşıldığı İMEAK DTO Aliağa Şubesi Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şube Yönetim Kurulu Başkanı

Adem Şimşek’in konuşmasıyla devam etti. İMEAK DTO’nun 40. kuruluş yıldönümünü kutlayacaklarını hatırlatarak konuşmasına başlayan Başkan Adem Şimşek, büyük bir özveri ve çaba sonucu kurulan Oda’da emeği geçenlere teşekkürlerini ilettiler.

Dünyada gıda krizine yol açan Ukrayna’dan tahıl ve yiyecek sevkiyatının engellenmesi sorununun Türkiye tarafından çözüme kavuşturulmasının sektör açısından da büyük önem taşıdığını vurgulayan Başkan Adem Şimşek şöyle devam etti. “Ülkemizin çok etkin ve aktif olarak arabuluculuk görevi yaptığı tüm dünyaya sevkiyatı engellenen tahıl ve yiyecek ürünlerinin Ukrayna limanlarından çıkışı yeniden başladı.

Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler (BM) arasında imzalanan anlaşma ile dünyada gıda krizine yol açan büyük bir problem ülkemiz sayesinde çözüme kavuşmuştur.

Sektörümüz açısından da büyük önem taşıyan bu konuda devletimize sonsuz teşekkürlerimizi ve şükranlarımızı sunuyoruz. Sevkiyatların da problemsiz bir şekilde devam etmesini diliyoruz.”

Aliağa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2022 yılının ilk 7 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, “2022 yılının ilk 7 ayında Aliağa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla yüzde 8 artış göstererek 857 bin TEU olarak gerçekleşti.

Bu dönemde Aliağa limanlarında elleçlenen yük miktarı 66 milyon groston, Netton olarak ise 47,8 milyon ton olarak gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 319 milyon netton olarak gerçekleşmiştir. Aliağa Limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın ilk 7 aylık dönemle geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5 artış göstererek 3 bin 482 olarak gerçekleşti.

Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak göz önüne aldığımızda ise, 2022’in ilk 7 ayının, geçen yılın aynı dönemine oranla çok az bir artışla 7,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir” değerlendirmesinde bulundu.

(DTO Aliağa Şubesi)



FUELING SMART DECISIONS
**POWERING A
SUSTAINABLE FUTURE**



LEARN MORE TODAY

www.eagle.org/sustainability



ANTALYA'NIN İLK ATIK ALIM GEMİSİ ADRASAN'DA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin talebi üzerine DenizTemiz Derneği/TURMEPA öncülüğünde Garanti BBVA'nın katkılarıyla hazırlanan Atık Alım Gemisi, Adrasan'da faaliyete geçti.



Turizm başkenti Antalya'nın dünyaca ünlü eşsiz koylarından olan Adrasan, Akdeniz'de tekne yoğunluğunun en çok olduğu lokasyonlardan biri durumunda. 'Temiz deniz, temiz Antalya' hedefi

doğrultusunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin talebi üzerine DenizTemiz Derneği/TURMEPA öncülüğünde, Garanti BBVA'nın katkılarıyla hazırlanan Atık Alım Gemisi, Adrasan'da faaliyete geçti.

Gemi, 27 Temmuz 2022 tarihinden itibaren başta Adrasan olmak üzere bölgenin deniz temizliği için çalışmalar yürütüyor. Proje kapsamında temmuz ayından itibaren deniz turizminin yoğun olduğu Adrasan Bölgesi'nde de faaliyete başlayan Atık Alım Gemisi (deniz süpürgesi), Adrasan ile birlikte Tekirova, Phalesis, Çamyuva'da 4 ay boyunca hem katı atık toplayarak deniz temizliği için

çalışacak, hem de teknelerden siyah ve gri su alımı da yapabilecek. İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Antalya bölgesinde gününbirlik tekne turunun en yoğun olduğu bölgelerin başında gelen Adrasan için bu faaliyetin çok önemli bir gelişme olduğunu ifade ederek, "Temiz bir Akdeniz için çağrımıza olumlu yanıt veren başta TURMEPA yönetimi olmak üzere, Antalya Valiliği'ne ve Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na teşekkür ederiz. Umarız bu sürecin sonunda daha temiz bir Akdeniz hayalimize kavuşuruz" dedi.

(DTO Antalya Şubesi)

İZMİR'DE KRUVAZİYER BEREKETİ

Uzun bir Covid-19 salgını süreci ardından kruvaziyer gemi hasreti sona eren İzmir'e, Çeşme ve Dikili limanları da dahil olmak üzere 4 ayda toplam 45 gemi geldi, yaklaşık 22 bin yolcu İzmir'i gezdi.



Türkiye'ye 7 ayda 437 gemi yanaştı ve 376 bin yolcu ülkenin çeşitli noktalarında tatil yaptı. 6 yıllık aranın ardından 14 Nisan'da kruvaziyer gemileri ağırlamaya başlayan İzmir'e ise 4 ayda toplam 45 gemi demirledi. Yaklaşık 22 bin yolcu, İzmir'in güzelliklerini deneyimledi. 6 yılın ardından ilk gemiyi karşılamının heyecanını yaşayan İzmir'de, Miami'den hareket eden Insigna Oceania gemisi çiçeklerle karşılanmıştı. 830 yolcu kapasiteli ve içinde 400 yolcunun

bulduğu gemi, akşam saatlerinde İzmir'den ayrılarak İstanbul'a hareket etmişti. 14 Nisan'dan 1 Ağustos tarihine kadar geçen süre zarfında İzmir Alsancak Limanı'na 9 gemiden 14 bin yolcu, Çeşme Ulusoy Limanı'na 20 gemiden 5 bin yolcu ve Dikili Limanı'na da 16 gemiden 2 bin 900 yolcu iniş yaptı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Türk kruvaziyer sektörünün Ocak-Temmuz 2022 dönemi itibarıyla pandemi öncesinin gemi ve yolcu rakamlarını geride bıraktığını, uğrak yapan gemi adedi olarak son 7 yılın en yüksek rakamlarına ulaştığını açıkladı. Öztürk, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün resmi rakamlarına göre, Türkiye limanlarına bu yılın ilk 7 ayında 437 gemi ve yaklaşık 377 bin yolcunun geldiğini söyledi. İzmir Alsancak Limanı, Çeşme Ulusoy Limanı ve Dikili Limanı'na toplam 45 geminin yanaştığını, Ege Port Kuşadası'na 220 gemi ve 212 bin yolcunun geldiğini belirten Öztürk,

"2015 yılından sonra bölgesel gelişmeler, 2019 yılından sonra da pandemi nedeniyle gerileyen kruvaziyer sektörü, 2022 yılından itibaren yönünü yukarı çevirdi. Gemiler pandemi tedbirleri nedeniyle düşük yolcu kapasitesi ile hareket etse de limanlara yanaşan gemi sayısı artmaya devam ediyor. Aldığımız bilgilere göre 2023'te kruvaziyer hatlarının satışları çok güçlü. Dolayısıyla önümüzdeki sezonda çok daha fazla gemiyi limanlarımızda göreceğimizi düşünüyoruz" dedi. Pandemide zor bir dönem geçiren kruvaziyer operatörleri için Akdeniz'in, parlak ve karlı bir destinasyon olarak öne çıktığını ifade eden Öztürk, şunları kaydetti: "Kruvaziyer pazarında Akdeniz'in yükselen pazar olması bizi de olumlu etkileyecektir. Biz de 2023 ve daha sonraki sezonlarda daha fazla gemi ve yolcu hedefine ulaşmak için uluslararası organizasyonlarına katılarak ülkemiz limanlarını tanıtmaya ve kruvaziyer firmalarının temsilcilerine yönelik ziyaretler gerçekleştirilmeye devam edeceğiz."

(DTO İzmir Şubesi)

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO, BWM.2/Circ.70/Rev.1 kılavuzuna göre gemiye yeni kurulan Balast Suyu Yönetim Sistemleri'nin (BWMS) çalışmasını ve performansını doğrulamak için 1 Haziran 2022'den itibaren Devreye Alma Testleri zorunlu oldu. SGS Türkiye ekibi olarak geniş uzman portföyü ve çeşitli klas kuruluşlardan örnekleme onayı ile IMO D-2 gereksinimlerine göre geliştirilmiş protokollerle indikatif ve ayrıntılı analiz yöntemleri kullanarak Devreye Alma Testleri için hizmet vermekteyiz.



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

- Devreye Alma - Commissioning
- D-2 Standardına göre Balast su numunesi alma ve test etme



IMO MEPC.259(68)

Su numunesi almaya yönelik mobil laboratuvarlarımız, dünyanın dört bir yanındaki limanlarda bulunur ve hızlı sonuçlar elde etmek için test konumlarıyla desteklenir.

- Yıkayıcı (Scrubber) yıkama suyu numunesi alma ve test etme
- Devreye Alma - Commissioning

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 96.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan **300'den fazla limanda** faaliyet gösteriyor.

GÖCEK YABANCI TURİSTLERLE HAREKETLENDİ

Türkiye'nin önemli turizm merkezlerinden Muğla'nın Fethiye İlçesi'nin yat turizmiyle ön plana çıkan mahallesi Göcek, mavi tur tutkunlarına ev sahipliği yapıyor.



1500'ü aşkın yat bağlama kapasitesi ile ülke ekonomisine önemli gelir sağlayan Göcek, zengin imkanları ve altyapısıyla da denizseverlerin seçkin durağı konumunda bulunuyor. Büyükova, Akvaryum, Bedri Rahmi, Yassıca Adası, Tersane, Göbün

ve Kleopatra koylarıyla Göcek her yıl sanat, siyaset, spor ve iş dünyasından birçok ünlü ismi ağırlıyor. Bölgede faaliyet gösteren günübirlik teknelerin de ziyaret ettiği koylar, akvaryumu andıran berrak suyuyla ziyaretçilerini bekliyor. Konuyla ilgili açıklamalarda bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan, Göcek'in bir dünya markası olduğunu dile getirdi. Salgının izole tatil tercihini öne çıkarması dolayısıyla deniz turizmine ilginin arttığını belirten Arıkan, şöyle konuştu: "Geçen yıla göre deniz turizminde yüzde 20'ye yakın artış var. Pandemi döneminde iki

yıl yerli misafirlere hizmet ettik. Bu sene geçmiş yıllarda gelemeyen yabancıların da gelmesiyle yoğunluk yaşanıyor. İnşallah Göcek'in güzelliği, temizliği kaybolmaz. Burada zengin misafirleri ağırlamaya devam ederiz. Özellikle zengin diyorum çünkü turizm para kazanmak için yapılıyor. Üst düzey misafirleri, mega yatları ağırladığımızda bölge halkı ve ülke ekonomisi daha fazla para kazanmış oluyor". Şaban Arıkan, Göcek'in yaz aylarının dışında kalan aylarda da ilgi gördüğüne de vurgu yaptı.

(DTO Fethiye Şubesi)

RİVA-1 KATI ATIK ALIM TEKNESİ DENİZLERİ KORUMAYA DEVAM EDİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi bünyesindeki RİVA-1 Katı Atık Alım Teknesi ücretsiz hizmet vermeye ve koylarda konaklama yapan teknelerden katı atıklarını almaya devam ediyor.



RİVA-1 Katı Atık Alım Teknesi ile ilgili bilgilendirme yapan Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, göreve geldiklerini gündün bu yana deniz ve deniz dibi temizliğine önem verdiklerini kaydetti.

Ücretsiz Katı Atık Alım Teknesinde dördüncü sezonu geçirdiklerini söyleyen Orhan Dinç, koylarda konaklama yapan teknelerden 300.000'nin üzerinde çöp aldıklarını ve Muğla Büyükşehir Belediyesi geri dönüşüm bölümüne gönderdiklerini ifade etti.

Böyle bir hizmeti sağlamalarındaki amacın denizcilerde sağduyu oluşturmak, farkındalık yaratmak ve denizcileri bilinçlendirmek olduğunu belirten Orhan Dinç, şöyle devam etti: "Biz Bodrum'da denizlerimizden ekmek yiyoruz. Ekmek yediğimiz yerde kirlilik

istemiyoruz. Sürdürülebilir turizmin en temel prensibi kalitedir. Kaliteli turizm için sunduğumuz teknemizi, denizimizi, deniz dibimizi temiz tutmalıyız ve sürdürülebilir doğal yaşama zarar vermemeliyiz."

Sıfır Atık Projesi ile "Bodrum'da Mavi Kazanacak" sloganı ile her daim; temiz yaşamı destekleyeceklerini dile getiren Orhan Dinç, ücretsiz olarak verdikleri katı atık alım hizmetinden dolayı denizcilerden aldıkları destek ve memnuniyet ile yaptıkları işin doğruluğuna inandıklarını söyledi.

Desteklerin artmasını temenni eden Orhan Dinç, tüm deniz severlere ve DTO üyelerine teşekkürlerini ilettili.

(DTO Bodrum Şubesi)

REXOIL OLARAK DÜNYA'NIN BİRÇOK ÜLKESİNDE DENİZCİLİK YAĞLARI İKMALİNİ YAPABİLEN İLK YERLİ FİRMAYIZ.

ÇİN - SİNGAPUR - TAYVAN - HONKONG - HİNDİSTAN
ENDONEZYA - JAPONYA - MALEZYA - FİLİPİNLER



REXOIL®
www.rexoil.com.tr

**DENİZCİLİK YAĞLARI
ve GRESLER**





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

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

- 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



“DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN İHTİSAS BANKASI ŞART”



RECEP DÜZGİT

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI,
TOBB DENİZCİLİK MECLİSİ BAŞKANI, VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ
DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

2022 yılının ilk 7 ayını bitirdik. Pandemi ve Rusya-Ukrayna savaşı sebebiyle de gündem çok yoğun geçiyor. Denizcilik açısından ilk 7 ay nasıl geçti, değerlendirebilir misiniz?

Denizcilik sektörüne genel kapsamda bakacak olursak; özellikle uluslararası sefer yapan gemilerde navlunların artışıyla beraber zaman esaslı kira gelirlerinde artış oldu. Bu durum gemi cinsine göre değişiklik göstermekle birlikte geçmiş

yıllardan daha iyi. Özellikle konteyner piyasası hayatının en iyi dönemini yaşıyor.

Kuru yük, koster ve bizim de sahip olduğumuz kimyasal tanker gemilerinde de artılar var ama konteyner piyasası ile mukayese edilecek düzeyde değil.

Mesela bizim kimyasal tanker piyasasına bu yükselişin etkisi yüzde 20 civarında. Biraz yüksek time charter teklifleri geliyor

“İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, TOBB Denizcilik Meclisi Başkanı, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt Deniz Ticareti Dergisi'ne Gümrük Mevzuatını değerlendirdi. Recep Düzgüt ile ayrıca sektörde yaşanan gelişmeleri, kendi önlerindeki önemli konu başlıklarını konuştuk.”

ama üç aylık gibi çok kısa dönemler için. Onları da dikkate almamak lazım... İki yıllık time charter teklifinde ciddi oranda bir yükselme henüz yok.

Ülkemizin gidişatına bakınca; denizciler, nispeten daha iyi pozisyonlardalar. Uluslararası bir piyasa olduğu için gelirlerde dövizle oluyor. Diliyorum ki, Türkiye'deki enflasyon da bu oranlarda kalmaz, kalmamalı...

Gümrük mevzuatı her zaman önemlidir denizciler için. Mevzuatta ve yönetmeliklerde zaman zaman sıkıntılar yaşanıyor, ama sizlerin de uzun çalışmalarınız sonucunda bir takım şeyler düzenlendi. Son dönemde ne gibi değişiklikler oldu?

Gümrüklerle sorun yaşadığımız günler çok geride kaldı. Çünkü gümrük idareleri, özellikle Avrupa Birliği'ne uyum süreçlerinde online sistemlere geçişlerde ve uzman yetiştirmede kendini iyi toparlayan kurum oldu. Ülkemiz dış ticarete önem verdi, önem vermesi de gerekiyordu zaten.

Gümrükler, İMEAK Deniz Ticaret Odası ile de çok iyi ilişkiler içerisinde. Tabii ki, ülkemiz büyük bir ülke. Birçok deniz kapısı ve gümrük kapısı var. Bazen farklı uygulamalar yaşanabiliyor.

Acentelere gelirse... Acentelerin en büyük beklentisi halen çözülemedi. Bu da; gemilerdeki eksiklik ve fazlalıktan kaynaklı acentelerin sorumlu tutulup hapis cezasına kadar müeyyidelere tabii olması konusu. İzfafeten iş yapan bir kurumun, sanki aslıymış gibi cezalandırılması anayasaya aykırı. Biz orada bir şekilde yurtdışındaki armatörü temsil ediyoruz. Aslında bu süreci son dakikaya kadar getirdik, kanun değişikliğine girecekti, olmadı sonraya kaldı.

Aslında genel müdür düzeyinde haklı olduğumuz teyit edildi. Değişiklik maddemize de uygun dediler; ya bir torba yasayla ya da kanun değişikliği ile yayınlanacak inşallah. Bu arada aynı olay Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün yayınlamış olduğu 2012/2 sayılı genelgeye atıfta bulunan 40216608-102.01-19781236 sayılı 21.10.2016 tarihli tasarruflularla konteynerlerde çözüldü. Fakat henüz bunu dökme yük gemilerine entegre edemedik.

Dolayısıyla yüklerin taşınma cinsinin farklı bir modelinde sorun çözülmüş olup, diğerlerinde çözülmemiş olması da aslında haklılığımızı gösteriyor. Durumu ilgili kişilere ilettilik, örneğini de verdik. Olumlu dönüşler bekliyoruz.

Yük teslim talimat formu ile de ilgili bir konu var sanırım acentelerin sıkıntı yaşadığı...

Diğer bir hususla ilgili olarak limanlarımıza gelen gemilerde yüklerin teslimi sırasında eskiden adı ordino olan, şimdi de yük teslim talimat formu diye Denizcilik Müsteşarlığı'nın çıkardığı, daha sonra açılan dava sonucu iptal edilen ama her halükarda böyle bir prosesin yaşandığı bir konu bu. Yükün gerçek alıcısı olduğu tespit edilen kişiye teslim aşamasında acentenin üstünde Türk Ticaret Kanunu'ndan kaynaklanan bir sorumluluk var. Bir de bu sorumluluğun olmadığı, "Ben elimle konşimentom varsa malımı alırım" diyen bir başka zihniyet var. Dünyada böyle bir şey yok. Olmadığı gibi böyle bir düzene geçilmesi halinde malın sahibi olmayan kişilerin malları alması gibi çok büyük sıkıntılar yaşarız. Ülkemizi güvenli liman olma dışına itebilecek bir risk var bu anlamda.

Bugüne kadar hem Gümrük İdaresi, hem de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı desteklerini esirgemediler. Allah rahmet eylesin Sayın Mehdi Gönülalçak beyin yayınladığı belge ile Danıştay, bahse konu düzenlemeyi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı değil Gümrük İdaresi yapar diye karar verdi. Dedi ki; bu gümrüklü sahalarda olan bir işlemdir, o yüzden bu düzenlemeyi gümrük yapsın. Dolayısıyla biz uzun zamandır gümrükten bu konuda bir eylem bekliyorduk. Şöyle bir süreç yaşandı, bir örnek var. Bir alıcı ya da alıcı temsilcisi gitti mahkemeden tedbir kararı çıkarttı. Bu kararla "malı acentenin Yük Teslim Talimat Formu olmadan direkt gümrükten çekeceğim, gümrük de bana bunu verecek" dedi. Gitti bu tedbir kararını da aldı ki, bence tartışmalı bir karardır bu. Daha doğrusu olay iyice analiz edilmeden verilmiş bir karardır. Tutarı küçük diye mahkeme önemsememiş olabilir. Aynı mal 5 milyon dolarlık olsa, Gümrük İdaresi 5 milyon dolarlık sorumluluk almış olacaktı. Çünkü malı gümrük teslim etmiş oluyor. Halbuki gümrüğün teslim etme gibi bir mükellefiyeti yok. Fakat Gümrük Yönetmeliği'nin 94. maddesi ve gümrüğün Ambar

Teslim Formu'nda sanki teslim eden gümrükmüş gibi anlaşılan ifadeler vardı. Bu tedbir kararları Gümrük İdaresi'ni tekrar düşünmeye sevk etti. İdare kendi içerisinde bir soruşturma başlattı. Çok tecrübeli bir müfettiş görevlendirildi. O başmüfettiş tüm taraflarla görüştü. Dünyadaki incelemeleri araştırdı, bir rapor düzenlendi. Raporu görmedik, ama böyle bir proseste teslim edenin gümrük olmaması gerektiği, mutlaka gemi sahibinin temsilcisi olan acentelerin bir onay mekanizması içinde olması hususiyeti belirtilmiştir diye düşünüyoruz. Bunun üstüne idare 25.05.2022 tarihli 31846/2022 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan değişiklikle yeni bir düzenleme yaptı. Bu düzenlemede, sanki malı kendi teslim ediyormuş gibi ifadesini yeniden düzenleyerek sadece bilgisayar sistemi üzerinde çıkış onayı verdikleri eşyayı sadece teslim almaya gelen kişinin yetkili olup olmadığının kontrolünü sağladıklarını belirtmişlerdir. Ambar Fişi'nde değişiklikte yapılmıştır. Ayrıca Gümrük Yönetmeliği 130. madde değiştirilmiş ve idare: "Eşyanın teslimi; eşya sahibi, taşıyıcı, işletici kuruluş veya bunların temsilcileri arasındaki sözleşme hükümlerine göre gerçekleştirilir" şeklinde düzenlemeye giderek, bu yüklerin teslimi aşamasında kişilerin kendi arasındaki ticaret hukukunun geçerli olduğunu belirterek kendilerini olayın dışına çıkarmışlardır. Bu zaten arzu ettiğimiz şeydi. Türk Ticaret Kanunu'ndaki amir hüküm de bu, dünya denizcilğinde limanlarda uygulanan sistem de bu. Dolayısıyla o olaydan dolayı mutluyuz. İdarenin bu yaptığı düzenlemeyi, sanıyorum hukukçular mahkemeye de sunacaktır. Sanıyorum artık böyle tedbir kararları çıkmaz, tabii ki mahkemeler bağımsızdır, ama mevzuatı da dikkate alırlar, almaları gerekir.

Sizin DTO ve TOBB'da görevleriniz var. Zaten Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği gibi çok eski ve köklü bir derneğin başkanısınız. Son dönemde sizin masanızda en çok yer alan, en çok konuşulan konular neler?

Türkiye'de en önemli konu firmaların kaynaklarının, sermaye birikimlerinin fazla olmaması... Dolayısıyla en ufak

bir istikrarsızlık veya kriz firmaları etkileyebiliyor. Buralarda finansal kurumlara ciddi bir iş düşüyor. Bu noktada denizciliğin çok ciddi bir dezavantajı var; bunu ısrarla söylüyorum. Denizciliği anlayan, denizciliği bilen, denizcilik bilançosunu okuyabilen bir ihtisas bankası şart bu sektör için. Çünkü denizcilik şirketlerinin bilançolarına göre kredi çıkması, bir sanayi kuruluşuna göre zor.

Bu durum 30 sene önce böyle değildi. Bir denizcilik bankası vardı. Müşteriyi tanırdı. Hatalar yapılmış olabilir, ama ben kötü örnekleri almam kendime. Cumhurbaşkanımız başbakanken, Ziraat Bankası ihtisas bankası olur gibi oldu. Fakat bu hayat kazanamadı. Sadece birkaç kişi o sırada onun müşterisi oldu, özellikle de savunma sanayisinden...

Koster sahibi bir armatör kredi başvurusunu yaptığında, bahsettiğim ihtisaslaşma olmadığı için farklı farklı bankalara gidip evini ipotek ettiriyor, başka şeyler yapıyor, sağlıklı bir model oluşmuyor. Hukuk departmanı ve çalışanlarıyla yurtdışı işlemleriyle bir ihtisaslaşma bankası olsa, banka da çok ciddi verim kazanır. Bu tek başına bir denizcilik ihtisas bankası olsun manasında söylemiyorum; örneğin bir kamu bankasının denizcilik ihtisas birimi oluşturulabilir. Zaten bir bankanın alıp bunu götürdüğünü görürlerse, diğer bankalar da yarışa girer. Şu an darmadağın durumda bu konu, çok da pozitif sonuçlar çıkmıyor. Sağlıklı bir finans kaynağına erişim olmadan, yeterli sermaye birikimi de olmayınca, zaten sağlıklı olması da mümkün olmuyor.

Denizcilik Genel Müdürümüz son meclis toplantısında bir sunum yaptı hurdaya ayrılan gemilere verilecek teşvikle ilgili. Bu konuda da yine finans devreye giriyor. Sizce başarılı olacak mı?

Evet, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Sn. Ünal Baylan Ağustos ayı olağan meclis toplantısında hurdaya ayrılan gemilere verilecek teşvikle ilgili bir sunum yaptı. Hatta yenilenebilir enerji ile üretilecek,

yeşil gemiler olacaksa çarpanı da daha fazla. Diyorlar ki, "biz hazırız vermeye". Samimiyetle, devletimizin imkanlarıyla iyi niyetle bir çalışma, takdirle karşılıyoruz. Ama yukarıda bahsettiğim gibi bir "Denizcilik İhtisas Bankası" olmayınca, ilave bir hurda teşviki de olsa, ciddi bir oranda öz kaynak olmadan yeni inşa bir geminin Türkiye'deki bankalar tarafından kredi finansmanı, hele de şimdi %10'ların üzerinde döviz kredi faizleri ile çok zor...

Önünüzde iki önemli konu olduğunu söylemişsiniz. Biri ihtisas bankası konusu, diğeri nedir?

Ben, her gün bir gemi acentesine izin verme lüksünden vazgeçilmesini istiyorum. Yazık, ülkemizin kaynakları heba ediliyor. Çok önemli bir meslek dalı olması gereken standartların çok altına düştü. Yönetmelikteki; ofisi olacak, faksı olacak demekle standart yükselmüyor. Asla da bir işe yaramadı. Yapılan işin sorumluluklarına uygun bir asgari ödenmiş sermaye şartı acilen yürürlüğe konulmalı. Geçen ay Bodrum'da bir davete gittim.

Bir gemi acentesi sahibi olan hanımefendi gelip, "Sadece Bodrum'da yüzlerce acente var, karşıımızdaki tezgahlar çocuklar bile acente açtı" dedi. Bu iş böyle olmamalı... Bugün Boğazlarda; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre transit geçiş ücretleri 7 Ekim 2022 itibari ile yüzde 400 artıyor. Çarpan olarak söylersek, 5 misli artıyor. Yani 20 bin dolar ödeyecek gemi, 100 bin dolar ödeyecek artık. Devlet bunlara 7 gün vade tanıyor, 7 gün içinde parayı almadan gemiyi geçirebiliyorsunuz. Devlet parayı 7 gün sonra istiyor. Bu işte bir boşluk var. Aynı gemiye römorkör isterseniz, römorkör ücretinin yüzde 10 fazlası depozitosunu yatırılıyorsunuz. Aynı gemiye kılavuzluk hizmetinde 7 gün vade var. Gemi, aynı gemi... Kılavuzluğa vade; diğerinde depozito... Bu şekilde olmamalı

Kıyı Emniyeti şöyle diyebilir; "Ben gemiyi takip ederim, parayı ödemezse gemiyi tutuklarım". Ama o gemi bir daha Boğazlardan geçemeyebilir. Tamam, bir daha geçtiğinde yakaladın diyelim.

Peki, yurtdışındaki armatörün kabahati ne? Demek ki; bir yerlerde boşluk var, sistemde bir eksiklik var... Bin beş yüzün üzerinde Gemi Acentesi Yetki Belgesi olması övünülecek bir durum değil yani... Bu durumun üzerinde ciddi düşünmemiz ve çözüm üretmemiz gerekiyor. Türkiye'de devlete karşı çok daha az borçlanma mükellefiyeti oluşan işlerde bile devlet kurumları ciddi tedbirler alarak; ya belli bir sermaye ya da teminat mektubu şartı koymuştur. Biz zamanında bunu çok anlattık. Bazıları, "Küçük acenteler olmasın mı?" diye soruyorlar.

Bu konunun onunla bir ilgisi yok. Eskiden Türkiye'nin vergi rekortmenleri gemi acentelerinden çıkıyordu. Şimdi 300-500 dolar kazanırım diye, çalışan eleman bırakıyor kendine acente kuruyor. Öncelikle ciddi olarak sınıflara ayrılmalı acenteler. Yani bugün İstanbul Boğazı'ndan gemi geçiren acente ile İnebolu Limanı'na iki bin tonluk gemiyi yanaştıran firmanın mükellefiyetleri aynı olmayabilir. Bodrum'daki yat acentesi aynı olmayabilir. Bunları da değerlendirmek lazım... Sağlıksız ve güçsüz birçok firma var.

Düzgüt Grubu olarak yeni bir planlamanız veya hedefiniz var mı?

1966 yılında kurucumuz babam Salim Düzgüt'in başlattığı ve çizdiği rotada yapmakta olduğumuz işlerimiz devam ediyor. Halen kimyasal tanker armatörlüğü, Türk Boğazlarında ve İstanbul gemi demirleme sahalarında gemi tali acenteliği ile gemilere yönelik gümrüksüz satış mağazacılığı faaliyetlerimiz sürmektedir. Onun dışında Yalova'da tersanemiz var.

Güncel bir gelişmeyle Beşiktaş Grubu ile yüzde elli elli ortak olduk. Şimdi hep beraber gemi tamiri faaliyetlerimize ilave yatırımlarımızı tamamladıktan sonra başlayacağız. Bilindiği üzere zamanında tersanemizde ciddi altyapı yatırımı yapmış ve kendi filomuz için 8500 DWT ve 16000 DWT iki kimyasal tanker inşa etmiştik. Şimdi de iskele ve gerekli diğer yatırımları yaparak, gemi tamirinde çok tecrübeli ortağımızla birlikte başarılı çalışmalar yapacağımıza inanıyorum.



"A Port at heart of Istanbul"

www.anadoluport.com.tr
Istanbul/Turkey

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

TÜRK YAT FİRMALARI İHRACATLARINI HIZLA ARTTIRIYOR

Dünyanın her köşesine ihracat yapan yat firmalarımız birçok sebepten tercih ediliyorlar. Özellikle kaliteli işçilik ve kişiye özel tekne tasarımları ile giderek öne çıkan yat firmalarımız marka değerlerini de her geçen gün yükseltiyorlar. İhracat rakamları ile ön sıralarda yer alan yat firmalarımızın en büyük hedefleri daha büyük projelere imza atmak. ABD ve Avrupa ülkeleri başta olmak üzere birçok ülke tarafından tercih edilen Türk yat firmalarının yöneticileri ile neden tercih edildiklerini, kalifiye eleman konusunu ve hedeflerini konuştuk.



BEGÜM DOĞULU
BARKA SHIPYARD KURUCUSU

BEGÜM DOĞULU: DÜNYADA TÜRK YAT SEKTÖRÜ TERCİH EDİLEN BİR MARKA DEĞERİNE SAHİP

İngiltere başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesine ihracat yapıyoruz. Daha çok son yıllarda motor yatlar tercih sebebi. Bunun sebebini şöyle değerlendiriyoruz; artık insanlar hızlı hareket etmekten hoşlanıyorlar ve yaşam tarzı da hızlandı, buna uyumlu olarak tatillerinde daha kısa zamanda, daha çok yer gezmek için motor yatlar çok daha ön planda.

İnsanların bizi tercih etmelerindeki en önemli sebep yatçılıkta entegre bir firma olmamız ve şirketler gurubu bünyemizde yat sahibine ihtiyacı olabilecek tüm alanlarda hizmet verebilecek farklı şirketleri bünyemizde bulundurmamızdır. Örneklemek gerekirse; acentecilik hizmetinden, kumanya ihtiyacına,

conciierge hizmetinden teknik hizmet ve bakım onarım ihtiyacına kadar her alanda kesintisiz profesyonel ekibimizle 7/24 yanlarındayız. Sektörde 25 yıldır süreklilik sağlamış ve müşteri memnuniyeti odaklı, kendini sektörde kanıtlamış bir firma olmamız da en güçlü etkenlerden biri.

Bu dönemde açıkçası biz yüzde 100 yurt dışına ve alım gücü yüksek müşteri portföyüne hitap ettiğimiz için kur farkı, enflasyon gibi gelişmeler sektörel olarak bize olumsuz yansımada. Yedek parça konusunda bulamadığımız çok ciddi ürünler olmadı, ancak olsa dahi yurt dışından ivedi temin etme imkanı her zaman mevcut. Yetişmiş eleman konusunda özellikle güneyde bu konu ile ilgili sıkıntısı maalesef var. Bunun için de gençler bu hususta bilgilendirilip, teşvik edilmeli ve meslek olarak yat inşa

konusunda eğitim alıp, meslek olarak seçmeleri için yol açılmalıdır.

Artık dünyada Türk yat sektörü bilinen ve tercih edilen bir marka değerine sahiptir. Sektör tüm yat fuarlarına katılım gösterip, ürünlerini teşhir edip, süreklilik göstererek ve tercih edilerek gerçekten çok ön plana çıkmıştır. Tercihimiz daha çok yerli imalatçılarımızı piyasada görmek ve daha büyük projelerin altında Türk firmalarının imzasını taşımasıdır.

Bu yolda hızlı ve emin adımlarla yürüdüğümüzü hem bizler, hem tüm dünya görüyor. Önümüzdeki süreçte ülkemizin yat turizmindeki yoğunluğu göz önünde bulundurulursa, birçok mega yatın Türkiye'de konaklamasından dolayı kışın çok ciddi bakım onarım işleri ülkemizde realize olacaktır. Ülkemiz için kendini dünyaya kalitemiz ve yeterliliğimiz hususunda ispatlamamız için çok ciddi ve yoğun bir süreç bizi bekliyor. Türk milleti her hususta başarılı olmuştur ve birçok uluslararası başarıya imza atmış ve denizcilik sektöründe çok ciddi bir ivme kazanmıştır. Hükümetimizin ve özellikle Sayın Cumhurbaşkanımızın sektöre gösterdiği maksimum hassasiyet sayesinde bu ivme denizcilikte bizleri en üst noktaya taşıyacaktır.

MEHMET ŞENGÜN: "HERKESE HİTAP EDEN MODELLER ÜRETİYORUZ"

Dünyanın her yerinde yüzen bir Bilgin yatı görebilirsiniz. Özellikle şuralara ihracat yapıyoruz diye ayırabileceğimiz bir şemamız yok. Amerika'dan, Avrupa ülkelerinden, Orta Doğu'dan müşterilerimiz olduğu gibi kuzey ülkelerinden ve hatta Uzak Doğu'dan da yatlarımızla ilgilenenler oluyor. Kısacası, zamanını denizle iç içe geçirmek isteyen ve bunu yaparken lüks ve konforu hayatının bir parçası haline getiren herkese hitap eden modeller üretiyoruz. Satış sürecinde; bu insanların dünyanın neresinde olduklarından ziyade, denizle olan hayat bağları ön plana çıkıyor.

Son dönemde daha büyük yatlar tercih ediliyor, bunun sebebi de özellikle pandemiyle birlikte insanların izole bir yaşam sürmeye dair artan ilgileri. Eskiden kendi yaşam alanını geniş tutmak bir lüks



olarak adlandırılırken, herkesin çok çalıştığı bir ortamda en temel insani haklardan biri olarak nitelendiriliyor. Tabii ebat olarak yatlar büyürken, denizle olan bağlantıları da dikkate alınıyor. Bir yatın açık yaşam alanlarına verdiği önem, iç mekanlara doğal aydınlık sağlayan büyük camlar, hatta hobi odaları mega yatların tercih edilmesinde büyük rol oynuyor.

Beş nesildir bir aile şirketi olan Bilgin Yachts, müşterilerimize de kendilerini evlerinde hissettiren samimiyeti ve güveni



sunuyor. Esasen onları müşteri olarak değil de, zaman içerisinde ailemizin birer parçası olarak görüyoruz. İnsanlar da bunu hissediyorlar. Buna ek olarak, Türkiye konumu itibarıyla pek çok yere kolayca erişim sağlanabilen bir ülke. Yatlarını satın aldıktan sonra da bizimle irtibatı sürdürüyorlar, bazen kışlama bazen refit için yatlarını bize getiriyorlar. Bir diğer

önemli nokta da Türkiye'deki işçiliğin kalitesi... Reklam anlamında çok dile getirilmese de, Türk işçiliğinin detaycılığı ve zarafeti dünyada bilinen bir gerçek. Yatlarımızı bir halı dokur gibi dokuyoruz. Her motif, her renk çok büyük önem taşıyor. En küçük detayı bile görünmez diyerek es geçmiyoruz. Bu da, sözümüzün başında dile getirdiğimiz güvenin bir parçası.

Tabii ki, tüm dünyada olduğu gibi enflasyonun etkisi elbette her alanda kendini hissettiriyor. Malzeme alımlarında şu an için bir problem yaşamıyoruz, yılların getirdiği deneyimimizle bir ağıımız mevcut. Ancak herkes gibi biz de ileriye dönük önlemlerimizi tabii ki alıyoruz. Bunu yaparken kaliteden ödün vermemek çok önemli...

Son dönemde yat tasarımı ve inşası anlamında ülkemizde çok güzel, gurur verici adımlar atılıyor. Çalışma alanları zamanla daha da genişleyecektir. Biz tersane olarak uzun yıllardır aynı çalışanlarla yolumuza devam ediyor, bir yandan da üniversitelerin ilgili bölümlerinde eğitim gören gençlerimizi bilgilendiriyoruz. Her yıl ekibimize yeni mezun gençler katılıyor. Bizim onlara öğreteceğimiz olduğu gibi, onların da bize öğretecekleri modern dünya alışkanlıkları var. Öte yandan,

Türkiye'deki yat üretimini genel anlamıyla düşündüğümüzde, pek çok firmanın aynı elemanlarla proje bazında, dönemsel çalıştıkları da bilinen bir gerçek. Bu da ara eleman sayısının ülkemizdeki yetersizliğine işaret ediyor. Bu konuda özellikle gençlere daha çok fırsat sunulmalı. Ülkemizdeki yat sektörünün dünyadaki yankıları, başarıları burada pek duyulmuyor. Belki bu işte

ne kadar iyi olduğumuz daha çok dile getirilse, gençler de sektörde çalışmaya daha çok ihtiyaç duyacaklardır. Yukarıda da sözünü ettiğimiz gibi, kendimizin ve yapabileceklerimizin farkında olmalıyız. Türkiye bir yarımada ülkesi. Üç tarafımızın denizlerle çevrili olması, coğrafi anlamda farklı bölgelerle bu denli bağlı olmak çok büyük bir avantaj ve zenginlik.

Elimizdeki bu kaynağı çok iyi değerlendirebiliriz. Bu noktada iç pazardaki üreticileri desteklemenin önemine inanıyoruz. Firma olarak iç pazardan temin edebileceklerimizi dışarıdan almamaya özen gösteriyoruz. Bu, birbirimizi desteklemek için oldukça önemli. Hep beraber, el birliğiyle Türkiye'yi dünyanın yat sektöründe lider ülkeleri arasında konumlandırabiliriz.

Şu an için sekiz yatın üretimini gerçekleştiriyoruz. İki 50 metre yat (Bilgin 163) donatım sürecinde. Bu serinin ilk gövdesi Nisan 2023 gibi suya indirilecekken, ikincisinin de 2023 sezon sonunda hazır olması planlanıyor. 80 metrelik iki mega yat, bir adet 74 metrelik yatımız aynı zamanda tersanemizde donatımı devam eden projeler. Ve bir de 86 metre uzunluğunda bir yat hali hazırdaki projemiz. Bir de 52 metre boyunda henüz detaylarını duyurmadığımız bir proje söz konusu.

Bilgin Yachts olarak dünyada ülkemizi temsil etmekten dolayı gurur duyuyoruz. Aynı zamanda bir SYBAss (Süper Yat Üreticileri Birliği) üyesiyiz. Son birkaç yıldır Türkiye, Dünya Global Sipariş Kitabı'nda ön sıralarda yer alıyor.

Örneğin tersanemiz 2021 yılında toplam 392 metreyi bulan beş projeye dünyanın en iyi 20 üreticisi arasında 12'nci sırada yerini aldı. Türkiye'nin bu listede yer almasında bizim kadar, diğer yerli üreticilerin de katkısı mevcut. Dünya Süper yat Ödüllerinde her yıl finalistler arasında bir veya birkaç Türk yatını görmek mümkün. Bütün bunlar çok gurur verici ve ileriye dönük daha fazla nelerin yapabileceğini bize gösterir nitelikte. Gençlerimize çok iş düşüyor. Keza denizcilerimize de öyle.



ALİ TANIR
NUMARINE ULUSLARARASI SATIŞ MÜD.

ALİ TANIR: "DÜNYACA TANINAN MARKALAR YARATTIK"

Explorer serimizin son zamanlarda en çok talep gördüğü ülke Amerika Birleşik Devletleri. Bunun ile beraber İngiltere ve Almanya gibi Avrupa ülkelerine de birçok Explorer Projesi sattık. Pandeminin bitmesi ve Avrupa'daki fuarların eski haline

teknelere yönlendiriyor. Yavaş gidip daha konforlu ve verimli yakıt tüketimi ile mesafe alabilmek ana hedef haline geldiğinden deplasman tipi tekneler daha revaçtalar. Numarine teknede konfor ve teknolojik olarak ileri olma ilkelerini kurulduğu günden bu yana benimsemiştir. 2017'de suya indirilen ilk 32XP ile beraber bu tecrübesini explorer teknelerle aktarma kararı aldı. Teknelerimiz tüm piyasadaki tekne sahiplerinin dikkatini çeken bir marka oldu. Üretimde yılda 10-15 tekne sayısını sabit tutarak her tekneyi aynı kalite standardında üretmek ve her müşterinin bu süreçte kendini fabrikanın bir üyesi gibi hissetmesini sağlayarak, ürün ve müşterilerimize gösterdiğimiz önem Numarine'in en büyük farkıdır. Bununla birlikte yüksek kur ve enflasyon yaptığımız ihracatlar sayesinde bizleri etkilemiyor, fakat iç piyasadaki taleplerde bir azalma görüyoruz. Rusya-Ukrayna için, üretimde hali hazırda bir Rus veya Ukraynalı tekne sahibi olmadığı için bu süreç bizi etkilemedi diyebiliriz. Malzeme tedarikindeki sıkıntıyı ise, önden satın alımlarımızı yaparak çok büyük bir dalgayı atlattığımızı düşünüyorum. Ufak tefek geç gelen malzemeler oluyor tabii ki fakat



dönmesiyle beraber ihracatımızın bu ülkelerde daha da artmasını bekliyoruz. Şu an piyasada tekne üstünde konfor ve verimlilik iki öne çıkan başlık. Bu iki faktör birçok tekne kullanıcılarını Explorer

hiçbiri üretim bandımızı yavaşlatmamıza veya tekne teslimatlarımızda majör gecikmelere sebep olmadı. Dünyada tekne üretici ülkeler arasında Türkiye ilk 5'te... Hem dünyaca tanınan markalar



ALİ ONGER
SIRENA MARIN - TİCARİ DİREKTÖR

yarattık, hem de hala süper yat üretiminde güvenilen bir ülkeyiz. Marka olmak çok emek gerektiren, uzun soluklu bir çalışma; bunun için istikrarlı bir yatırım ve iyi tekne üretmeye devam etmemiz gerekiyor. Teknolojik olarak sektörde 50 metre altında denenmemiş bir değişiklik üzerinde çalışıyoruz. Çalıştığımız bu model daha önceki Numarine sahiplerinin ihtiyaçları ve istekleri göz önünde bulundurarak yaratılıyor. Çalıştığımız bu modeli Cannes Yachting Festival'de açıklıyor olacağız.

ALİ ONGER : "ABD'DE DÖRDÜNCÜ MARKA KONUMUNDAYIZ"

Bugün Sirena Marine çatısı altında Azuree, Euphoria ve Sirena Yachts olmak üzere üç markamız için üretim yapıyoruz. Faaliyetlerimizi Orhangazi ve Tuzla lokasyonlarında toplam 150 dönümlük bir alanda yürütüyoruz. Sirena Marine olarak; Avrupa'dan Amerika'ya, Japonya'dan İsveç'e, Dubai'den İspanya'ya kadar dünyanın çok farklı bölge ve ülkesine tekne ihraç ediyoruz. Uzak Doğu gibi henüz tekne kültürünün oturmadığı Tayland ve Japonya gibi ülkelerde de tekne satışıımız bulunuyor. Hatta pandemi öncesinde imzaladığımız anlaşmalarla, Avustralya, Yeni Zelanda ve Rusya'ya da tekne satışına başladık. Toplam ihracatımızın yüzde 60'ını ABD'ye yapıyoruz. Bugün ABD'de dördüncü marka konumundayız.



Tabii pandemi ile birlikte izolasyonun önem kazanması beraberinde tekne talebini de artırdı. İnsanlar bu süreçte ve devamında teknelere ikinci bir ev ya da yazlık ev gibi bakmaya başladı. Sevdikleri ve aileleri ile birlikte güvenli bir şekilde vakit geçirebilecekleri teknelere daha fazla ilgi ve talep gösterdiklerini görüyoruz. Ayrıca deniz üzerinde tatil de artık çok cazip ve talep oluşturan bir gelişme. Genel tercihlerde etkili olan güvenilirlik, iççilik, teknenin sunduğu geniş alan, konfor ve işlevsellik... Bu alanlarda öne çıkan tekneler daha çok tercih sebebini oluşturuyor. Tercih edilme sebebimizi ve temel farkımızı her şeyi kendi bünyemizde çözümlediğimiz entegre bir ekosisteme sahip olmamız olarak gösterebiliriz. Tüm üretimi kendi entegre ekosistemimiz içinde gerçekleştiriyoruz. Ürün tasarımı, mühendislik, kalıpların üretimi, ürünlerin kalıplarda başlayan üretim süreci, mobilya, tık, döşeme ve paslanmaz ürünler dahil tüm aşamaları kendi fabrikalarımızda çözümlüyoruz. Bunların hepsi bizim atölyelerimizde, tamamen Türk işçisi ve mühendisleri tarafından üretiliyor. Tüm bunları montaj hattında elektrik ve su tesisatları, makina ekipmanları ile birleştiriyoruz. Son olarak da havuz ve deniz testlerini gerçekleştiriyor ve müşterilerimize teslim hazır hale getiriyoruz. Tüm atölyeleri fabrika içinde barındırmamız rakiplerimize karşı hem özel müşteri isteklerinde, hem de kalite anlamında bizi bir adım daha öne çıkarıyor. Türkiye'nin ilk seri motor yat üreticisi olmamıza rağmen dünyada hiçbir seri üretim yapan markanın sunamayacağı

opsiyonları müşterilerimize sunabiliyoruz. Böylece müşterilerimize, kendini tüm dünyada kanıtlamış Türk işçiliğine çok daha hızlı ulaşabilme imkânı sunuyoruz. Müşterilerimiz, seri üretimin çevikliği ile kişiselleştirmenin verdiği kendine ait olma duygusuna birlikte erişebildikleri için bizi tercih ediyor.

Dışarıdan bakınca yönetmesi zor olan bir süreç gibi gözükse de kalitenin baştan sona kontrolümüz altında olması, müşterilerimize emin olduğumuz ürünleri sunmamızı sağlıyor. Bununla birlikte insan kaynağımız ve Ar-Ge kapasitemiz de bizi farklı ve güçlü kılan unsurların başında geliyor. Çalışanlarımızın önemli bir kısmı Bursa Orhangazi'deki tesisimizde, yetişmiş insanlardan oluşuyor. Bugün yüzde 80'ini ihraç ettiğimiz teknelerimizin tamamını Türk işçiliği ve bugüne kadar Sirena Marine çatısı altında edindiğimiz bilgi birikimi ile üretiyoruz. Çalışanlarımızın çoğu kendi ekosistemimizde yetişmiş, oldukça nitelikli insanlar. Bu sebeple işçi bulmada bir sorun yaşamıyoruz. Hatta insan kaynağımız ve Ar-Ge kapasitemizle farklılaşıyoruz ve bu bizi güçlü kılan unsurların başında yer alıyor. Farklı sektörlerde olduğu gibi bizim sektörümüzde de son iki yılda tedarik zincirindeki sorunlardan dolayı parça tedariki tarafında sıkıntı yaşandı. Ayrıca belirttiğiniz gibi hemen yanı başımızda çok üzücü bir savaş yaşanıyor. Tüm bu gelişmeler enerji ve hammadde maliyetlerini artırmaya devam ediyor. Tedarik zincirinde zaman zaman tıkanmalar yaşanıyor. Fakat doğru

planlama, esnek ve çevik üretimle bu sorunu da aşmak tabii ki mümkün. Biz Sirena Marine olarak tekne üretimimizin A'dan Z'ye, tüm aşamalarını kendi fabrikalarımızda yapıyoruz. Çok büyük bir entegre ekosistemimiz var. Artan hammadde ve enerji fiyatları mutlaka maliyetleri etkiliyor. Ancak biz bu entegre ekosistemimiz sayesinde maliyetlerimizi olabildiğince kontrol altında tutabiliyoruz. Satışlarımızın büyük bir çoğunluğu yurt dışına... Müşterilerimize olabildiğince erişebilir fiyatlarda ürün sunmaya gayret ediyoruz. Özellikle son yıllarda Türkiye, dünyanın önde gelen yat üreticilerinden biri olma konumunu güçlendirmeye başladı. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak gerek sektörümüzün gelişimine gerekse de taşıdığımız potansiyele baktığımızda önümüzdeki yıllarda en temel sanayi alanlarımızdan birinin yat sektörü olacağını öngörüyoruz. Bu kapsamda Sirena Marine olarak ülkemizin bu sektördeki hızlı gelişimine katkı sağlamaktan ötürü büyük bir mutluluk duyuyoruz. Ar-Ge ve inovasyona yaptığımız yatırımlar ve yetkinliği yüksek insan kaynağımız ile Bursa Orhangazi'deki tersanemizde dünya kalitesinde üretim yapıyor, istihdam yaratıyor ve gerçekleştirdiğimiz ihracat ile ülkemiz ekonomisine katkı sağlamaya devam ediyoruz.

Bugün üretimimizin yüzde 95'ini motor yatlar oluşturuyor. 5 yıl önce yüzde 60 olan ihracat oranımız, şu anda yüzde 80 seviyelerine ulaştı. Mevcut durumda 8 ülkede bulunan 13 bayiimiz ile 10 farklı modelimizi Amerika ve Avrupa'da pazarlıyoruz. Satış ağıımızı her geçen gün büyütüyoruz. Dünyanın birçok bölge ve ülkesine bayilikler veriyoruz. Avustralya, Yeni Zelanda ve Rusya gibi pazarlarda da tekne satışına başladık. Önümüzdeki yıllarda ürün yelpazemizi de genişleterek özellikle Asya'da yeni pazarlara ulaşmak istiyoruz.

HÜSEYİN MENGİ: "YATÇILIK DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE YÜKSELEN BİR YILDIZ"

Türkiye coğrafi konumu itibarı ile onlarca yıllık tecrübesiyle dünyanın en önemli motor yat, yelkenli tekne ve gulet üretici ülkelerinden biri olup, müşterilerine

en kolay ulaşılabilir olmanın avantajını sunmaktadır. Biz de bu avantajı kullanarak, yaptığımız ihracatlar ile dünyanın pek çok kıtasında Türk işçiliğini ve Mengi Yay kalitesini temsil etmekten gurur duyuyoruz. Amerika'ya, Belçika, Çek Cumhuriyeti, Rusya olmak üzere Avrupa ülkelerine, İsrail, Birleşik Arap Emirlikleri gibi Ortadoğu ülkelerine ihracat yapmaktayız.

Ahşap, çelik/alüminyum yat inşasında 1964 yılından günümüze aktarılan tecrübenin eseri olarak Mengi Yay Yatçılık tarafından üretilen tekneler dünya denizlerinde dolaşmaktadır. Mengi Yay Yatçılık yeni tesisleri ve profesyonel kadrosu ile üretim kapasitesini tamamen kullanmaya çalışmaktadır. Fiyat ve performans değerlendirmesi göz önünde bulundurulduğunda dünya standartlarında yapmış olduğumuz kaliteli işçilik tercih edilmemizin en büyük nedenlerinden birisi. Tamamen müşterimizin istekleri ile şekillenen projelerimiz, custom made çalışmamız, ön plana çıkan özelliklerimizden en önemlisi.

Tekne sahibinin proje hakkındaki görüşleri ile spesifikasyonlar, genel dizayn, konsept, özel hususlar ve teslim tarihi belirlenir. İnşa süreci içerisinde tekne sahibi fikrini ve hayat görüşünü değiştirebileceği için birçok konu hakkında ilerleyen safhalarda karar verilebilir. Satış sonrası süreçte ise Mengi Yay markalı tekneler ile bağımız artarak devam etmektedir. Bu süreçte uzman ekiplerimiz tarafından sadece garanti kapsamında değil, bu sürenin sonrasında takip edilerek karşılaşılabilecek herhangi bir sorunda çözüm ortağı olarak hizmet verilmektedir.

Yat inşa sektörü ülkemizde gelişmeye devam ettikçe maalesef nitelikli ve ara eleman sayımız aynı oranlarda yükselmedi. Bu sorunları gidermek için Millî Eğitim Bakanlığı, Deniz Ticaret Odası ve GİSBİR tarafından yürütülen çalışmaları yakından takip ediyor ve destekliyoruz. Özellikle ahşap işleme konusunda dünyada bir numara olduğumuza inanıyoruz. Ancak maliyetler ve usta sayısının azlığından dolayı ahşap işleme bitme noktasında. En genç ahşap ustamız 30-35 yaşında.



HÜSEYİN MENGİ
MENĞİ YAY YATÇILIK YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

Gelişir, büyürken bunu kendi ustalarımız mühendislerimizle yapmayı önemsiyoruz. Yönetim kurulu olarak bu konuda aldığımız bazı kararlar var. Çalıştığımız her projemizde yetiştirmek üzere yeni mezun mühendis arkadaşlarımızı ekip içerisine dahil ederek, tecrübe kazandırmak istiyoruz. Yat inşa piyasasında son yıllarda yaşanan talep artışını, ülke ekonomimizin ve her bir çalışanın gelişimine fayda sağlamak amacıyla kullanmak istiyoruz.

Her bir Mengi Yay teknesi, bir öncekinden daha inovatif yaklaşım içerisinde sınırlarımızı zorlayan çabanın bir eseri olarak daha yaratıcı dizaynlar ile üretilmektedir. Ürettiğimiz teknelerde, otomobil ve uzay araçları endüstrileri sektöründe kullanılan teknoloji ve malzemelerden faydalanmayı ve kendi AR-GE ekibimiz ile oluşturacağımız inovatif yaklaşım ve kalite standartlarını ürettiğimiz her bir tekneye uygulamak en büyük hedeflerimizden biri. Teknopark'ta yer alıp çalışmalarımıza burada devam etmek istiyoruz. Ayrıca kısa bir süre önce başladığımız tesisleşme atılımını 2023 yılı başına kadar tamamlamak diğer bir hedefimiz. Tabii yukarıda değindiğimiz hususların gerçekleşmesinde en büyük etken olan nitelikli insan gücü çarpanını daima göz önünde bulundurarak, insana olan yatırımı her şeyin üstünde



VENTURE YACHTS

tutmaktayız. Global olarak ekonomide yaşanan dalgalanmalar diğer sektörlerde olduğu gibi etkisini yat inşa sektöründe de gösteriyor. Pandemi sürecinde yaşanan üretim daralması, ham maddeye ve ekipmanlara olan erişimin kısıtlanması, malzeme temin sürelerinin uzaması ve lojistik zincirin bozulması piyasaları oldukça etkiledi.

Yaşanan fiyat artışları bire bir olarak tekne fiyatlarına yansımak tahmin edebileceğiniz üzere mümkün olmadı. Türk yat inşa sektörü, dünyada ilk 4'üncü sırada yer alıyor. Kaliteli işçilik, müşteri odaklı üretim Türk yatçılığının önde gelen özelliklerinden...

Yat inşa sektörünün hak ettiği yere getirmek için devlet destekli tanıtımın önemli olduğunu değerlendiriyorum. Ayrıca özellikle Tuzla Bölgesi'nde yer alan yat tersanelerinin, sadece içinde yat tersanelerinin bulunduğu bir bölgeye taşınması sektör açısından önem arz etmektedir. Bu meslek çok güzel, psikolojik olarak insanı rahatlatıyor, çünkü bir şey üretiyorsunuz, tasarlıyorsunuz ve denizde yüzdüğünü görüyorsunuz.

Pervaneden antenine kadar her şeyde emeğiniz var. Bunların yanında bir ailenin geçimini sağlayabileceğiniz bir meslek. Yatçılık, dünyada ve ülkemizde yükselen bir yıldız... Devletimizin de yatçılıkta gelişimi hedef alması ile çok daha ileri gidebileceğimizi düşünüyorum.

“KONTROLLÜ BÜYÜMEK KISA VADELİ HEDEFLERİMİZ ARASINDA”

Venture Yachts olarak ihracatımız daha çok Amerika Birleşik Devletleri ve Meksika ülkelerine yönelik oluyor. Müşterilerin bizi tercih etme sebepleri arasında tamamen şahsa münhasır, yani kişiselleştirilebilir 30 – 50 metre aralığında kompozit motor yat üretiyor olmamız; teslim edilen teknelerdeki yüksek kalite, zamanında ve bütçesinde teslim diyebiliriz. Yurt dışında genelde açık güverte alanı geniş, iç ve dış mekanların birbirleriyle bağlantılı olduğu, geniş aile ve misafir kullanımına uygun motor yatlar tercih ediliyor. Bu tercihin sebebi ise coğrafyaya bağlı yat kullanım şekilleri ve müşteri kullanım tercihleri.

Kurdaki tahmin edilemez duruma bakacak olursak; yüksek üretici enflasyonuna karşılık kurdaki stabil durum maliyetlerimizi etkiliyor. Pandemi ve devamındaki Rusya-Ukrayna savaşı tedarik zincirinde ciddi aksamalara sebebiyet verdi. Siparişi aylar öncesinden onaylanmış ve ön ödemeleri yapılmış bazı ürünlerde dahi teslim öncesinde fiyat artışları olmaya başladı. Bunları devam eden projelerimize yansıtıyoruz. İleriki projelerimiz için yapılan bütçe çalışmalarına yansıtılmak için çalışmalarımız var, ama alıcılar tarafından bu artışların kabul edilme oranları çok düşük. Yat inşada yaşanan ara eleman sorununa değinecek olursak, sıkıntı ciddi oranda ve boyutu giderek artmakta. Çok limitli bir çalışan havuzundan beslenen bir sektör olduğumuz için firmalara/tersaneler

arasında transferler ve buna bağlı maliyetler çok artmış durumda. Ayrıca, yetişmiş kadrolarda çalışma için yurtdışına çıkış oranı da oldukça fazla. Çözüm önerisi olarak sektörel bazda meslek liselerinin artırılması, okulların son dönemlerinde uygulamalı eğitim için tersanelerle iş birliği içine gidilip teorik eğitimin pratikle birleştirilmesi, deneyimli usta başlarının okullarda seminer veya benzer etkinlikler ile yeni nesillere işin anlatılması ve cazip hale getirilmesi olarak sıralanabilir.

Hacimsel olarak çok üst sıralarda olduğumuz dünya yat sektöründe, kalitenin daha da yükseltilmesi ve markalaşmanın hızlanması gerekli. Daha fazla marka çıkarabilmek için sektörel bazda ve özellikle kriz dönemlerinde teşvik ve destek, tersanelere ve yat üreticilerine markalaşma ve yöntemleri hakkında eğitim gerekli. Emek-yoğun ve niş ürünler imal edildiği için kurumsal hafızanın kaybolmaması adına da deneyimli kadroların “değerli olduğunu” maddi ve manevi hissettirmenin yöntemleri bulunmalı. Kriz dönemini sorunsuz atlama ve bu süreçte, dünyadaki genel durumu da göz önünde bulundurarak, “kontrollü büyüme kısa vadeli hedeflerimiz arasında. Tamamen ihracata dayalı imalatımızda Türkiye mühendisliği ve işçiliğinin geldiği mertebeyi yansıtan motor yatlar teslim ederek gerek fuar gerekse prestijli ödüllerle markamızı ve ülkemizi temsil etmeye devam etmeyi hedefliyoruz. Son olarak yurtiçinde daha detaylı, doygun ve içerikli haberlerle sektörün ihtiyacı olan mühendis, ara teknisyen ve çalışanları cezbederek sektörümüze kazandırmak, yat inşasının sürdürülebilirliği için en önemli önceliklerden birisi olmalı.

MEHMET YURDAKUL
VENTURE YACHTS - KURUCU ORTAK

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
denizini başladığı yerde biz varız...

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

info@likyareklamcilik.com.tr

5th
ANNIVERSARY
AQUA
CHARTERING

FİKİR VE PROJE YARIŞMASININ KAZANANLARI GELDİKLERİ NOKTAYI ANLATTILAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından bu yıl ikincisi düzenlenen “Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması’nda” dereceye giren katılımcılar Volkan Varışlı, Yunus Emre Şenol ve Enes Karaoğlu Deniz Ticareti Dergisi’ne projelerini ve hedeflerini anlattılar.

Denizcilik sektörünün gelişmesine katkı sağlamak, yenilikçi fikirlerin teşvik edilerek projelerini desteklemek, sektöre yönelik çalışmalar yapan proje sahipleri ile söz konusu projeleri değerlendirmek, isteyebilecek kurum ve kuruluşlarla bir araya getirmeyi hedefleyen ‘Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması’nın ödül töreni, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısı’nda gerçekleştirildi.

Yarışma jürisinin büyük bir titizlikle değerlendirdiği projeler arasında üçüncülüğü "Titreşim Üzerinden Enerji Kazanımı" projesi ile Enes Karaoğlu elde ederek, 25 bin TL’lik ödülün sahibi oldu. Üçüncülük ödülünü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt takdim etti. İkincilik ödülünün sahibi “Artan Deniz Trafikliği Neticesinde Yaşanan Karaya Oturma ve Çatışma Risklerini En Aza İndirgeyen Risk/Analiz" modeli projesi ile Yunus Emre Şenol oldu. Şenol’a 40 bin TL tutarındaki ödülü, Meclis Başkan Vekili Arif Kenan Türkantos tarafından verildi.

Denizci Ülke Denizci Millet Fikir Yarışması’nda 60 bin TL tutarındaki birincilik ödülünü "Düşük Maliyetli, Sürdürülebilir, Çevreci ve Otonom Tekne"adlı projesiyleVolkan Varışlı elde etti. Varışlı’ya birincilik ödülünü İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran takdim etti.

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

VOLKAN VARIŞLI: “TEKNE, AB DESTEKLİ PROJELERDE ÇALIŞMAK ÜZERE BEKLEMekte”

Bu projenin tasarımsal çıkış noktası, AB’nin desteklediği çok uluslu bir



VOLKAN VARIŞLI İMEAK DTO FİKİR VE PROJE YARIŞMASI BİRİNCİSİ

grup bilimsel çalışmanın 2028 gibi yakın bir tarihte Akdeniz’de beklenen tehlikeli bir asitleşme senaryosudur. Beklenmedik bir anda, daha ileri tarihler için öngörülebilecek bir olasılık, küresel iklim değişikliği gerçeklerine bağlı olarak böylece aniden gündemimize girmiş oldu. Kıbrıs Adası’nın da içinde bulunduğu, Doğu Akdeniz yani literatürel ismiyle Laventin Denizi, ekosistem olarak Atlantik Okyanusu’ndan sirküle olan bir oşinografik hareketin son noktasıdır.

Bu bölgede yapılması gereken oldukça fazla çalışma mevcut olmasına rağmen, özellikle benim de yaşamakta olduğum KKTC’de politik izolasyonlar nedeniyle çağdaşlarının çok gerisinde kalmış bir bilimsel literatür mevcuttur. Elbette

bunun farkında olan birçok değerli bilim insanı ve araştırma çalışması mevcut olsa da, bahse konu kısa sürelerle yönelik veri toplama çalışmaları ve bunların analizi oldukça maliyetli ve uzun süreçlerin konusudur. Üretiminden ardından, öğrencilerimle Poseidon(Delta) adını koyduğumuz bu teknenin yapılış maksadı, detayları ve öneminin yarışmanın değerli jüri üyelerince dikkatini çekeceğini düşünmüştüm. Fakat değerli diğer projeler arasında, multi-disipliner yaklaşımıyla büyük ödüle layık görüleceğini tahmin etmemiştim. Zira projeyi gerçekleştirebilmenin önemi çok daha baskındı. Yapım aşamalarında önceden hiçbir kaynak desteği almayı da planlamamıştım. Çünkü düşük maliyetli üretim fikrine aykırı olacağını düşünmüştüm. Fakat prototipin sonrasında gerçek bir ürünü, hedeflenen bütçe çerçevesinde yapabilmeyen günümüz koşullarında hemen her mühendis açısından zor olabileceği belliydi. İşte bu noktada, her yönüyle denizcilik alanındaki her basamağı kapsayan İMEAK DTO yarışması, üretim heyecanını ve iştahını artırmanın ötesinde, gerçekleşmesini kolaylaştırmış durumdadır.

Bu anlamıyla, tam da yarışmanın adında belirtildiği gibi “Denizci Millet ve Denizci Ülkenin” bir bireyi olabilmek bu dönem en büyük mutluluğumdur. Kendi imkanlarıyla bilimsel araştırmalar yapmaya çalışan bilim insanlarına adanmış bu projenin ödülü, aslında yalnız olmadığımızın da bir kanıtı olmuştur. Bu noktada yalnız olmamaktan söz açmışken, şunu da eklemek isterim: Bu projenin üretiminde gönüllü olarak görev almış olan, Girne Üniversitesi’nin lisans düzeyinde eğitim almakta olan, sekiz



farklı ülkeden öğrencilerimizi de buna dahil etmek ve hepsiyle ülkemiz adına gurur duyduğumuzu, burada bir kez daha ifade etmek isterim. İMEAK Deniz Ticaret Odası dolaylı olarak onlara da kucak açmıştır.

Yarışmaya başvuru yaptığım tarihlerde projemin tasarımsal konuları çözümlenmiş ve otonom davranışlarına yön verecek pervane kumanda sisteminin Phyton'da kodlarının yazımı bitmişti. Dereceye girme ihtimalinin üzerine kurgu yapmaktan ziyade tüm enerjimi, projenin üretiminde çalışacak öğrencilerle detayları çalışmaya yöneltmişim.

Bu sayede de yarışma sonuçlarının resmi olarak açıklandığı tarihlerde projemin tekne montajı tamamlanmıştı. Ödül töreninin hemen sonrasında kompozit teknenin son kat kaplamaları ve ön boyamasını yaparak, hazır olan tüm parçalarla birlikte, havuzda stabilite ve denge testlerini tamamladık. Hesaplarla tamamen örtüşen haliyle teknenin kendi ağırlığının yaklaşık iki katı düzeyinde yükleri, üstelik asimetrik olarak da taşıyabileceğini görmek bizi oldukça heyecanlandırdı. 19.08.2022 tarihinde tekneyi tüm donanımıyla birlikte denizde test ve pervane optimizasyonu yaparak, şarj desteği olmadan seyir süresini beş

saat olacak biçimde ayarladık. Aynı zamanda tüm ölçüleme cihazları ve sonar üzerinden deneme mobil verilerini topladık. Tekne şu an Girne Üniversitesi Proje ve Tasarım Laboratuvarı'nda yakın dönemde başlayacak, AB destekli projelerde çalışmak üzere beklemekte. Mobil veri iletişimi ve daha fazla veri toplamamıza yardımcı olacak, başka ölçüleme cihazları konusunda sponsorluk, çalışma desteği gibi hazırlıkları yapmaktayız.

Tasarımı itibarıyla aynı anda; sıcaklık, basınç, tuzluluk, ışık kırılması, ultraviyole geçirimi, su katmanları ve deniz dibinde 3D haritalama yapabilen tekmemiz, sofistike olmanın ötesinde, ihtiyaç duyulan daha bir çok veriyi toplayabilecek; esnek bir tasarımdır. Bu nedenle kısa sürede aranan, farklı projelere davet edilen bir tekne olacağına eminim. Bu durumu gözeterek, gövde olarak 230 mm. baskı yapabilen her 3D printerda basımı mümkün tasarlandığından, tekneyi kopyalamak en önde gelen hedeflerimden biri.

Bir diğer hedefimse; yük taşıma kapasitesinden faydalanıp, bentik araştırmalarını yapabilecek uzman akademisyenlerle çalışabilmek için tekneye bir vinç tasarlamak. Genetik

alanında uzman akademisyenleri de projeden faydalandırabilmek için, fikrinsel tasarımını yaptığım bir başka numune alma sistemini de en kısa sürede üreterek, bu teknede kullanılan cihazlara eklemek istiyorum. Kısa vadeli bu hedeflerin dışında, görece biraz daha uzun vadede tamamen elektrikle çalışan bir tekne tasarımı yapmak hedefindeyim.

Bu teknedeki amacım, akademik hedeflerin de ötesinde, gerek Türkiye, gerekse KKTC'de inanılması güç bir biçimde denizcilikten maalesef uzak kalmış kitleleri, denizciliği profesyoneller dışında sadece imkanı olan bireylerin ilgilendiği düşünülen bir alan olmaktan, insanların günlük hayatına taşıyacak, kolay erişimi olan bir ya da daha çok tekneye kavuşturmak.

Akademi öncesi geçmişimde, kendi özel girişimimle bir üyesi de olduğum İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türkiye denizciliğinin kalbi diyebileceğim bir organdır. Yıllardır yönetiminde, profesyonel denizcilerin ve armatörlerin varlığı, Türkiye Cumhuriyeti filolarını ve meslek insanlarını, dünya denizciliğinde aranan gemiler ve aranan meslek insanları yapmıştır. Gözden kaçırılmamalıdır ki; 1982 gibi çok yakın bir tarihte kurulmuş bu yapı, daha yarım yüzyıllık bir tarihe ulaşmadan, gemi inşa endüstrisinden, gemi yan sanayii kollarının tamamına yönelik devrimsel bir sürecin önderi olmuştur.

Gerek ticari filoların gelişimine, gerekse ihraç edilmiş gemi sayısına bir göz atan herkes rahatlıkla bu farkın nedenini İMEAK DTO olarak görebilir. Kendi projeme baktığımda gördüğüm salt gerçek şudur: İMEAK DTO bu projenin ölçüleme cihazları ve fikrinsel alt yapısında, yıllarca birlikte çalıştığım değerli gemi inşa mühendisleri ve akademisyenlerinin kesişim kümelerinden en önemlisidir.

Tatlı bir ironi ile birlikte son olarak şunu söylemek isterim: Yaşattıkları heyecan, evimizde gibi hissettiğimiz misafirperverlikleri, mütevazılık ve içtenlikleri için başta Sayın Tamer Kıran, tüm yönetim kurulu üyeleri, emeği ve



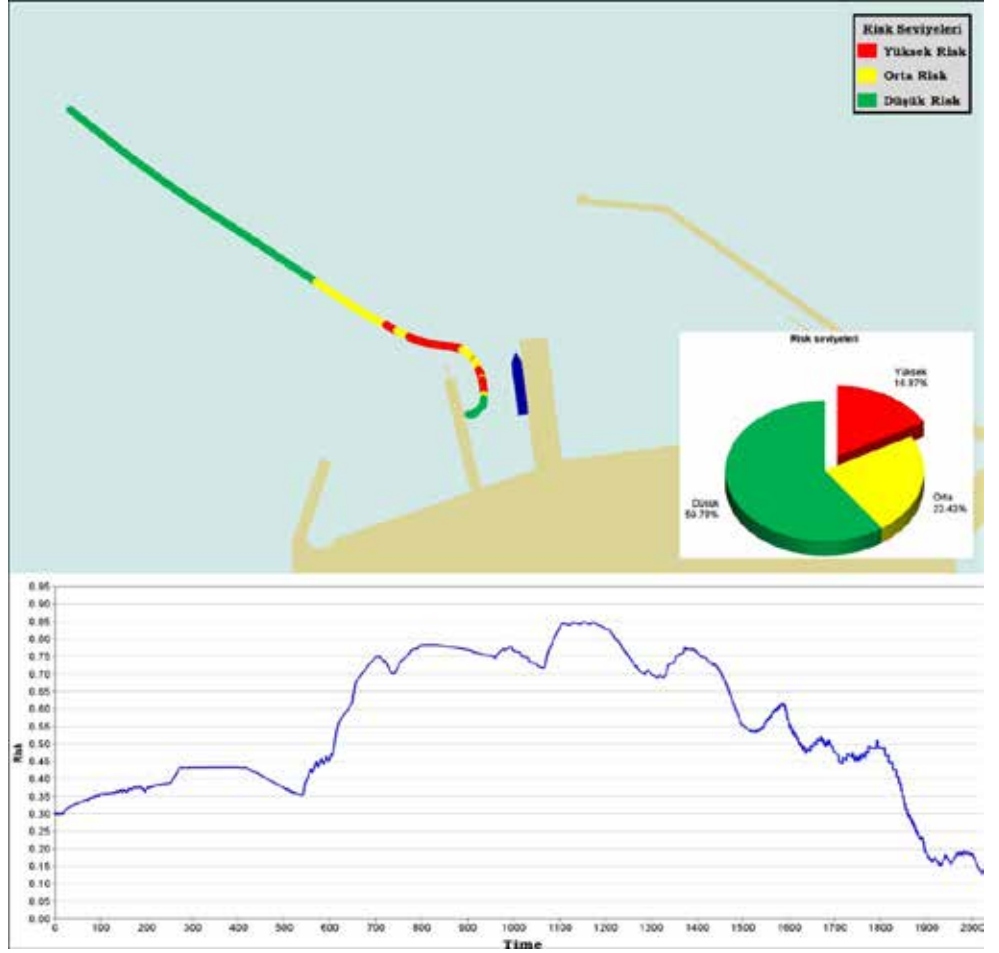
YUNUS EMRE ŞENOL
İMEAK DTO FİKİR VE PROJE YARIŞMASI
İKİNCİSİ

tecrübesiyle bu yarışmaya katkı koyan jüri üyelerinin tamamına içtenlikle teşekkür etmek istiyorum. İstinasız hepsinin varlığı, Türkiye Cumhuriyetinin dünyaya bakan aydınlık yüzüdür. Varlıkları daha da fazlasını üretebilmek için en büyük hazinedir ve bu yarışmaya sadece katılmış olmak bile bir onurdur.

YUNUS EMRE ŞENOL: “VRA MODEL YERLİ BİR ÜRÜN OLARAK ÖN PLANA ÇIKIYOR”

Voyage Risk Analysis (VRA) Model, gemi seyir ekipmanları tarafından üretilen ve kullanılan seyir verilerinden faydalanarak gerçek zamanlı seyir risk analizi icra eden bir algoritmadır. Model algoritması, modern köprüüstü seyir ekipmanlarına entegre olarak çalışabilen, çatışma ve karaya oturma risklerini gerçek zamanlı olarak ortaya koyan, köprüüstü vardiya zabıtine yüksek ve öncelikli riskleri işaret ederek durumsal farkındalığının artırılmasında karar desteği sunan ve böylece seyir emniyetinin artırılmasına katkı sağlayan bir yazılımdan oluşmaktadır.

2015 yılında Avrupa Birliği Eureka Eurostars Projesi olarak başlayan, sonrasında geliştirerek 2020 yılında tamamladığım doktora tez çalışmalarımın



devamı niteliğinde olan bu yazılımda elde edilen pek çok seyir verisi yorumlanarak, yapay zeka aracılığı ile anlamlı risk sonuçlarına dönüştürülmektedir. Yazılım çıktıları aynı zamanda insansız gemi konseptinin başlangıç aşaması sayılan, seyir tehlikelerinin otomatik algılanmasında da kullanılabilir. Akademik literatür ve sektördeki teknolojik gelişmeler incelendiğinde, VRA Model sunduğu avantajları ve gerçek zamanlı çalışabilir olması sayesinde güncel ve kritik ihtiyaçlara cevap veren yerli bir ürün olarak ön plana çıkmaktadır. Algoritma genel hatları ile Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) verilerinin çözümlendiği ve tanımlandığı AIS modülü, Elektronik Seyir Haritaları'nın (ENC) okunmasını sağlayan ENC modülü, risk ve elde edilen verilerin oluşturulan risk modeline uygulanabilmesi için gereken diğer tüm hesaplamaların gerçekleştirildiği Hesaplama Modülü ve elde edilen ENC, AIS verileri ve risk göstergelerini yansıtan kullanıcı arayüzünün oluşturulduğu Görselleştirme Modülü olmak üzere 4

temel modülden oluşmaktadır. Gemi seyir ekipmanlarının standart veri alış-veriş protokolü olan The National Marine Electronics Association (NMEA) 0183 alt yapısı ile hazırlanan algoritma bu sayede seyir ekipmanlarına entegre edilip, çalıştırılabilir hale getirilmiştir. Veri kaynağı olarak kullanılan modern seyir ekipmanlarından elde edilen ve çatışma ile karaya oturma riskine etki edebilecek faktörlerin tümü hesaplamalara girdi olarak dahil edilmiştir. Risk hesaplamalarına doğrudan girdi olarak dahil edilmeyen pek çok dinamik verinin sistem girdilerinin hesaplanmasında kullanıldığı ve dolaylı olarak risk hesaplamalarına dahil edildiği bir model oluşturulmuştur.

Geliştirilen bu ürün sayesinde gemide gerçek zamanlı olarak seyir risklerinin tespit edilmesi sağlanmaktadır. Bunun yanında, risk algoritması tarafından üretilen verilerin uzun süreli kayıt edilebilmesi sayesinde köprüüstü vardiya zabıtlarının emniyetli seyir

performanslarının takip edilmesi mümkün hale gelmektedir. Bu sayede özellikle "Tanker Management and Self-Assessment 3" (TMSA-3) kapsamında gündeme gelen emniyetli seyir performanslarının gözlemlenmesi ve takip edilmesi noktasında sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilmektedir. Ayrıca algoritma çıktılarının detaylı analizi sonrasında vardiya zabıtlarından kaynaklanabilecek emniyetsiz durumların ve bunlara neden olabilecek eğitim eksikliklerinin tespit edilmesi de mümkün hale gelebilmektedir. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) operatörlerinin yetki alanları dahilinde bulunan tüm gemileri aynı anda maksimum dikkat ve özenle takip etmeleri her zaman mümkün olmayabilmektedir. Önerilen modelin GTH operatörleri için durumsal farkındalığı artırıcı ve iş yüklerini azaltıcı anlamda kullanılmasının da seyir emniyetinin tesis edilmesi hususunda önemli bir adım olabileceği değerlendiriyorum. Buna ek olarak modelin GTH sistemlerine entegre edilmesi ve uzun dönem kullanılması neticesinde ortaya çıkacak olan istatistikî bilgiler ışığında belirli bölgeler için azami sürat, gemiler arası minimum mesafe, izlenecek emniyetli rotalar gibi emniyet tavsiyelerinin oluşturulmasına da katkı sağlayacağını düşünüyorum.

VRA Model'in gemi manevraları için manevraya özgü dinamiklerin dahil edildiği özelleştirilmiş bir versiyonu da bulunmaktadır. Bu versiyon sayesinde gemilerin liman manevralarının risk değerlendirmeleri yapılabilmektedir. İTÜ Denizcilik Fakültesi, Simülatörler Merkezi bünyesinde 2020 yılından bu yana gemi manevraları modelleme rapor çalışmalarında VRA Model'i kullanmaktayız.

Yarışmada elde ettiğim bu başarı fikir aşamasında olan bazı çalışmalarına başlama konusunda beni motive etti diyebilirim. Örneğin VRA Model'e eklemeyi düşündüğüm emisyon analiz modülü üzerinde çalışmaktayım. Bu modülün öncelikle liman manevraları sırasında gemiye yardımcı römorkörlerin de dahil edildiği şekilde egzoz

emisyonlarını hesaplayan ve uzun süreli olarak takip ve analizine imkan sağlayan algoritma üzerinde çalışmaktayım. Bu sayede VRA Model'in yalnızca emniyetli değil aynı zamanda daha çevreci seyir ve manevralar için kullanışlı bir araç haline gelmesini hedefliyorum.

Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması'nın ülkemiz denizciliği için son derece önemli bir organizasyon olduğunu düşünüyorum. Zira dijitalleşen dünyada denizcilik sektörümüzün paydaşlarının bu değişim ve dönüşüme hazır olması, katkı sağlaması gerekliliği yönünde büyük farkındalık uyandırdığını değerlendiriyorum. Bu anlamda başta Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve emeği geçen herkese şükranlarımı sunarım. Ancak ülkemizde benzer organizasyonların ve girişimlerin artması gerektiği aşikardır. Örneğin büyük denizcilik firmaları kendi markaları altında benzer fikir ve proje yarışmalarını desteklemelidir. Bu sayede belki de maalesef dünya denizciliğine katkı anlamında en zayıf olduğumuz konuda yani dijital fikir ve çözümler sunma noktasında da proaktif şekilde katkı sunan millet haline gelebiliriz. Bunu gerçekleştirebilecek teknolojik alt yapı, imkan ve kabiliyet ülkemizde fazlasıyla mevcuttur.

Ülkemizde farklı sektörlerde benzer yarışmaların sektör paydaşı firmalarca desteklediği pek çok örnek bulunmaktadır. "Hackathon" ya da "Ideathon" konseptindeki yarışmalarla bu firmalar hem kendi teknolojik ihtiyaçlarına çözüm bulabilmekte hem de dereceye giren girişimcileri desteklemektedir. Türk Denizcilik Sektör'ünde böyle bir teknoloji hamlesini başarmak için şirketler üstü bir kurumun tesis edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Tüm paydaşları buluşturan, sektörel ihtiyaçları belirleyen ve bunlara çözümler üreten bir kurumun denizcilikimizde dijitalleşmeye ve dijital dönüşüme büyük katkı sağlayacağından eminim. Bu bağlamda atılacak adımlarda her türlü görev ve sorumluluğa hazır olduğumu da bu vesile ile ifade etmek isterim.



ENES KARAOĞLU
İMEAK DTO FİKİR VE PROJE YARIŞMASI
ÜÇÜNCÜSÜ

ENES KARAOĞLU: "ŞİRKETLERLE GÖRÜŞMELERE BAŞLAMIŞ BULUNMAKTAYIZ"

Projemiz Pressuregain, enerjinin geri kazanımı konusunda geliştirdiğimiz bir projedir. Bu projeyi geliştirmemizin nihai amacı atık düzensiz titreşim enerjisinden elektrik enerjisi üretmektir. Çünkü günümüz teknolojisinde, birbirinden farklı birçok alanda kullanılan enerjinin büyük bir kısmı atık enerji olarak çevreye bırakılmaktadır. Bu atık enerjilerden bir tanesi de atık düzensiz titreşim enerjisidir. Atık düzensiz titreşim enerjisinin çevreye yaydığı ses ve vibrasyonun başta insan sağlığına olmak üzere kullanılan makinelerin ömürlerinin kılınmasına kadar birçok olumsuz etkisi bulunmaktadır. Örneğin fabrika, gemi makine dairesi, ağır sanayi bölgeleri vs. gibi yerlerde bulunan motor sabitleme pabuçları, kompresör ayak kısımları, makinelerin titreşim bölgeleri, amortisör (damper) gibi mekanik aksamların çalışmasından oluşan sallantı kısımları, vb. atık titreşim enerjisine sahip bütün kısımlarda makine aksamlarının ömrü vibrasyonun etkisinden dolayı kısalmaya ve bu titreşime maruz kalan parçalar zamanla deforme olur. Deforme olmalarından



ötürü yetersiz işlev görmektedirler. Bu yetersiz işlevden ötürü titreşime maruz kalan parçalar zamanla hasar görerek aşınmalara ve kırılmalara neden olabilir. Bu durum makinelerin hem sigorta prim süresinin kısalmasına, hem de veriminin düşmesine neden olmaktadır. Ayrıca bu tür yüksek titreşimden ötürü çıkan rahatsız edici sesler gürültü kirliliğine sebep olmakta ve bu duruma maruz kalan insanların mental ve işitsel sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Bu soruna çözüm olarak makinelerde titreşimin fazla olduğu alanlarda titreşimi sönmölemek için yumuşak metaller (alüminyum alaşımlı metaller) kullanılmaktadır. Ancak bu yumuşak metaller çıkan gürültü ya da aksamaların aşınması gibi sorunlara çözüm olamamakla beraber elektrik üretimi de sağlamamaktadır. Dolayısıyla var olan bu çözüm problemi çözmek için yetersiz kalmaktadır.

Bundan dolayı yaptığımız araştırmalar bünyesinde atık basınç enerjisini elektrığe çeviren, piezo malzeme teknolojisi üzerinde yoğunlaştık. Piezo malzemeler arasında oksit tabanlı bileşikler vardır ve

bunlar doğada bolca bulunur, hafiftir, düşük maliyetli ve genellikle zehirli olmayan bileşiklerden oluşur. Bu yüzden bu bileşiklerin atmosferdeki kirliliğin azaltılmasında ve atık enerjinin geri kazanımındaki rolü oldukça büyüktür.

Bu alanda tasarlamış olduğumuz prototip modülümüzün titreşimin yoğun olduğu fabrikalarda, gemi pervanesinin denizi itmesini sağlayan şaftın sırt yataklarındaki pedlerinde, çamaşır-kurutma makinelerinin damper (amortisör) ve denge taşı gibi aksamlarındaki montajı oldukça kolay bir şekilde yapılacaktır. Böylelikle buralardaki basınç ve titreşim enerjisi elektrik enerjisine çevrilmiş olacaktır. Projemizin için başarı kriterlerimiz arasında standart bir piezo-elektrik modülün toza ve suya karşı dayanıklılık gösterecek olması (IP 669 sertifikası), kullanım ömrünün en az 11,5 yıl olması belirlenmiştir. Ayrıca tasarlamış olduğumuz prototipimiz; kullanacağımız yer, boyut ve dayanımına göre farklılık gösterdiği için tasarımında kolaylıkla değişiklikler yapılabilir ve böylelikle kullanılacak bölgeye özgü (özelleştirilebilirliği yüksek) üretimi sağlanmış olur. Buna ek olarak hafif ve

taşınabilir tasarımı sayesinde montaj süresinin de oldukça kısa olması sağlanır. Bu alanda literatürde benzer çalışmalar bulunmakla beraber herhangi bir ürün veya prototip üretilmemiştir. Ayrıca çalışma mekanizmasında kullanılan kimyasallar ve modelleme şekli olarak literatürde bilinenin dışında üretilmiştir.

Bu sayede planlanan dayanıklılığı, hesaplanan voltaj değerlerinin bilineninden daha yüksek olması, kullanımında (tak-kullan yöntemi) kolaylık sağlaması ve maliyetinin potansiyel rakiplerine göre daha düşük olması açısından da avantaj sağlaması projenin yenilikçi yönlerini ortaya koymaktadır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bu yarışması sayesinde hedef kitlemizin başında yer alan denizcilik sektöründe önde gelen isimlere projemizi sunmak, bilinirliğini arttırmak ve geribildirim alma konusunda büyük fayda sağlamıştır. Bilinirliğin artması ve olumlu geri dönüşlerle birlikte projemize olan destekler artmış olup şirketlerle görüşmelere başlamış bulunmaktayız.

Literatürde benzer çalışmalar olmakla beraber herhangi bir ürün veya prototip üretilmemiş olması ve prototipte kullanılan kimyasalların ve modelleme şeklinin bu çalışmalardan farklı olması bizi bu alanda öncü kılmıştır. Bu nedenle projemizin üretime geçişini hızlandırmak, tüm hedef kitlemize ulaşılabilirliğini sağlamak ve ülke ekonomisine katkı sağlayarak katma değer üretmek en büyük hedefimizdir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bizler gibi girişimci insanlara, kendini ve projesini tanıtmaya fırsatı vermesi açısından oldukça büyük bir etkiye sahiptir. Sunulan fırsatlar neticesinde yatırımcı bulabilme ve şirketleşip seri üretime geçebilmek için yol gösterici bir etkisi vardır. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bu tür yarışmalara katkı vermesi bizden sonra gelecek girişimciler için de büyük bir motivasyon kaynağı olacaktır. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Sayın Tamer Kıran başta olmak üzere tüm emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunarım.



CASTROL IS WITH YOU FOR EVERY
VOYAGE, HELPING YOUR FLEET TO KEEP
MOVING WITH HIGH-PERFORMANCE
LUBRICANTS AND SERVICES.

For your enquiries please contact with Capt.S.Barış TÜRKMEN

GSM : +90 552 605 15 05

E-mail : marine@visenerji.com

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



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

Denizcilik şirketlerinin çok uluslu firma anlayışı ile yönetilmesi



*PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

Bu yazıda bir denizcilik firması yöneticisi açısından çok uluslu bir şirket olmanın ne olduğuna ve küresel finans sistemine ne şekilde bakması gerektiğine yönelik genel değerlendirme yapılmaktadır.

Herhangi bir işletmenin, ülkenin veya bireyin kendi sınırları ve kalıpları içinde yaşaması mümkün değildir. Bir nedenle her bir firma, bir başka para birimine, bir başka finans kaynağına, bir başka ülke vatandaşının fikri mülkiyetine ve işgücüne, bir başkasının ürününe, bir başkasının kendi ürününü talep etmesine, bir başka devletin kurallarına, bir başkasının taşımacılığına, bir yabancı firmanın sunduğu iletişim imkanına, hukukuna veya korumasına gereksinim duyabilmektedir.

Örnekler daha da çeşitlendirilebilir. A. Shapiro (2019)'un tanımıyla “çok uluslu şirket”, birden fazla ülkede malların veya hizmetlerin üretim ve satışıyla uğraşan şirkettir. Faaliyet alanları itibariyle bakıldığında, denizcilik şirketleri doğası

gereği çok uluslu şirket tanımlamasına fazlasıyla uyan niteliktedir.

Bir firmanın çok uluslu şirket olarak yönetilmesi, firmanın marjinal ilerlemesi için daha fazla yetenek, bilgi, kalite ve zamanla yeni tecrübeler gerektirmektedir. Küresel rekabete atılan firmalar aslında dünya ekonomisinin bütünleşmesinde önemli rol oynuyorlar. Bu bütünleşmenin oyun teorisi mantığıyla küresel rekabetin kartellerinişiine daha fazla yaramakta olduğu ise dikkate değer bir tartışma konusudur. ABD dışında hemen bütün diğer ülkelerin genelde bir millet-devlet şeklinde kaldığı ortamda, çok farklı milletin vatandaşlarından bir araya gelmiş

savaşlarında, firmalar da kendilerine bilinçli veya bilinçsiz bir konumlama yapmaktadır.

ULUSLARARASI ŞİRKETLER KÜRESEL REKABETİN ÖNEMLİ OYUNCULARIDIR

Ülke sınırları içinde bir yatırım kararında kendi devleti ile mücadele yaşayan bir firma ülke sınırları dışına çıktığında çok daha farklı şekillerde başka devletlerin kural ve davranışlarıyla karşılaşmaktadır.

Devletler, kendi çıkarları doğrultusunda yabancı girişimlerin önünü açmakta veya kısıtlamalara gidebilmektedir. Bir firma ülke sınırları dışına çıktığı anda diğer devletlerin kurallarına, izinlerine ve



ABD için küresel rekabet aslında ABD özelinde bir refah düzeyi maksimizasyonu hedefine yöneliktir. Kanaatimizce, ABD'nin kendisini geleceğin dünya devleti için prototip olarak kurgulamakta olduğu bu sistemde, devletlerin ana oyuncu olarak yer aldığı küresel rekabet

onaylarına hatta cezalarına da tabidir. Bu anlamda, kendi mahallesindeki rekabet koşullarında devleti ile sağlıklı entegrasyonu sağlayan çok uluslu bir firma için küresel rekabet daha kolay olacaktır. Nitekim arkasına bir devlet desteğini almış olan uluslararası şirketler



küresel rekabetin önemli oyuncularına haline gelmiştir.

Gelişmiş ülkelerin çok uluslu firmalarının diğer ülkelere yaptığı yatırım tutarı UNCTAD verilerine göre, 2021 yılında 1.3 trilyon ABD Dolarını bulmuştur. Dünyada muazzam bir uluslararasılaşma yaşanmıştır. Bu yatırımlardan nasibini alan ülkeler de kendi gelecekleri için önemli fırsatları yakalamıştır. Sermaye hareketinin bu derece serbestleştiği dünyamızda sermayeyi makul maliyetler ile hem çekmek, hem de doğru alanlarda yatırımları yapmak gerekiyor.

Söz konusu doğrudan yatırımların finansal anlamda bedeli sermaye maliyetidir. Bu açıdan uluslararası yatırımlarda bir numaralı kriter haline gelen konu da, ülkeler bazında oluşan veya oluşturulan merkez bankalarının kendi bankalarına borç verme faizidir. Bu için “duayeni” ABD Merkez Bankası’dır (FED). Dünya ticaretinin ve finansal işlemlerinin çok büyük kısmı ABD Doları ile yapılmakta, ABD dışındaki merkez bankaları rezervlerinde nakitte veya dolaylı olarak dolarda durmaktadır.

Ticaretin bu şekilde ABD Dolarına bağımlı olması veya oyunun ABD Doları ile oynanması aslında çok açık olarak küresel finans oyununda ABD’yi “kasa” konumunda tutuyor. Mevcut küresel konjonktür açısından “kasa her zaman kazanır”. Kasa’nın başındaki, küresel herhangi bir yatırımın maliyetine karar veren konumdadır. Kim hangi yatırımı yaparsa yapsın kasa payını alır (Kasa’nın konumu, değişip değişmeyeceği ayrı bir tartışma konusudur).

Herhangi bir diğer çok uluslu şirket gibi denizcilik firması da küresel rekabetin kurallarına tabidir. Öyle ki, yukarıda ifade edilen faiz ve kasa konusunun yanında devreye bir de Çin’in ticaretteki rolü girmektedir. Uluslararası ekonominin son 40 yılındaki en büyük değişikliklerden birisi Çin’in küresel ana oyuncu olarak ortaya çıkması oldu. Özellikle Deng Xiaoping’in 1978 yılında ekonomik reform programını başlatması önemli bir adımdı. Çin’in yıllık GSYİH büyümesi uzun yıllar %10’un üzerinde gerçekleşti. Kapalı ekonomi örneği diye anlatılan (zannettirilen) Çin, doğrudan yatırım cenneti haline geldi. İşte bu Çin,

denizcilik alanında hem taşımacılık, hem gemi inşa, hem de limancılıkta dominant konuma da geldi.

2018 yılı başlarında ABD ve Çin arasında şiddeti hızla artan ticaret savaşları tesadüfi değildi. Birçok uzmanın tahminine göre; hemen ardından 2020 yılı başlarında karşılaşılan pandemi de belki tesadüfi değil. 2022 yılındayız ve artık Çin ekonomisi büyümesinde yıllar sonra tarihi gerileme yaşıyor. Küresel duopoller yani ABD ve Çin’in akıl oyunları önümüzdeki süreçte yeni tarihi gelişmelere sahne olacaktır. Sembolleştirecek; sermaye maliyetleri açısından ABD, küresel ticaret hacmi açısından Çin duopolistik kar maksimizasyonu yapacak ve bir dengeyi sürdürmek isteyecektir.

ULUSLARARASI REKABET OYUNUNU ANLAMAK GEREKİYOR

Küresel denizcilik şirketlerinin piyasa değeri olarak listesine bakıldığında, Türk deniz taşımacılığının henüz başlıca küresel oyuncu olamadığı dikkat çekiyor. Öyle ki, o listedeki firmalar gibi değerlemesinin halk tarafından, yatırımcılar tarafından yapıldığı bir şirketimiz olmuş olsaydı belki bir sıralama olabilirdi. Bazılarının sadece oyun gibi zannettiği oysa batılı piyasaların temelini oluşturmuş “değer”e değer verilmesini ortaya koyan menkul kıymet borsalarını daha iyi anlamak gerekiyor. Şu ya da bu sebepten tam anlamıyla bir denizcilik firmamızın hisse senetlerinin borsalarda işlem görmemesi manidardır. Oysa ki, küresel çok uluslu şirketlerin başlıcaları, aynı zamanda borsalarda işlem gören ana hisse senetlerini de temsil eder.

ABD’nin dünyaya sattığı ve aynı zamanda aldığı en önemli ürünlerin başında fikri mülkiyet geliyor. Küresel oyuncu olmak için her yeni gün “...ben oldum, ben 2009’u da yaşadım, ben zaten bilirim, ben tedbirimi bilirim” demek yerine; başka fikirlere saygı duymak, değer vermek ve uluslararası rekabet oyununu anlamak gerekiyor.

*** PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ**

BALIKÇILAR VİRA BİSMİLLAH DEDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Poyrazköy Balıkçı Barınağı'nda 2022-2023 Su Ürünleri Av Sezonu açılışına katıldı. Törende konuşan Karaismailoğlu, İstanbul Boğazı'nın 40 bin civarındaki geminin geçiş yaptığı çok önemli güzergahlardan birisi olduğunu kaydetti.



Açılış öncesi Poyrazköy Meydanı'nda esnaf ziyareti gerçekleştiren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, vatandaşlarla sohbet etti. Daha sonra balıkçılarla bir araya gelerek sorunlarını dinleyen Karaismailoğlu'na, Beykoz Belediye Başkanı Murat Aydın ile diğer ilgililer eşlik etti. Bakan Karaismailoğlu, daha sonra beraberindekilerle yeni sezonun açılışını gerçekleştirmek üzere Tokerler 2 gemisiyle denize açıldı.

Denize açılmadan önce basın mensuplarına açıklamalarda bulunan Karaismailoğlu, 4,5 aylık bir aradan sonra yeni sezona hazır olduğunu söyledi. Balıkçıların tüm vatandaşların sofrasına ucuz ve kaliteli balık göndermek için büyük bir özveriyle çalışacaklarını dile getiren Bakan Karaismailoğlu, İstanbul Boğazı'nın önemine işaret ederek, "Boğaz balık göç yollarının önemli bir geçiş güzergahı. İstanbul Boğazı'nın kıyılarında Karadeniz tarafında, Marmara Denizi'nde önemli balık avlanma alanları var. Poyrazköy, Rumeli Feneri, Sarıyer bunlar tabii balıkçılıkla geçinen

köylerimiz. İnşallah bu sezon verimli bir sezon olarak geçecektir" diye konuştu.

Bakan Karaismailoğlu, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ülkeye vermiş olduğu hakları yerine getirerek Boğaz'daki uğraksız geçişlerdeki fiyat tarifelerini yeniden düzenlediklerini hatırlatarak, şöyle devam etti: "Biz Türkiye olarak İstanbul Boğazı'ndan uğraksız geçenlerden fener, tahlisiye ve sağlık ücreti alıyorduk. Onu da günümüz koşullarına uyarlayarak yeni bir düzenlemeyle faaliyete geçirmiş olduk. Tabii denizlerimiz bizim mavi vatanımız. Egemenlik sınırlarımızın devamı... O yüzden mavi vatanımızdaki gücümüzü de her geçen gün pekiştiriyoruz. Hem balıkçılarımızı destekliyoruz, onların daha kaliteli, güvenle hizmet verebilmesi için ülkemizin dört bir tarafında kaliteli, konforlu balıkçı barınakları yapıyoruz, yapmaya da devam edeceğiz. Ayrıca balıkçı barınaklarımızdaki su seviyelerini artırmak için de tarama gemilerimiz bedelsiz olarak balıkçılarımıza hizmet etmek için dört bir tarafta da çalışıyorlar."



Türkiye'de, balıkçılık, liman sektörlerinde, deniz ticaretinde ve gemi inşa sanayisinde çok önemli gelişmeler bulunduğunu aktaran Karaismailoğlu, "Dünyanın balıkçılık sektöründeki en büyük ülkeleri olan İzlanda, İrlanda, İngiltere gibi ülkelere balıkçılık avlama ve balık taşıma tekneleri ihraç ediyoruz. Yine yat gemilerinde de ülkemiz dünyanın öncülerinden bir tanesi. Bütün sektörlerle birlikte denizcilik sektöründe varlığımızı bütün dünyaya hissettiriyoruz. Bundan sonra da bunlar devam edecektir" dedi. Yeni sezonun hayırlı olmasını dileyen Karaismailoğlu, sözlerini "Pruvanız neta, dümeniniz viya, rüzgarınız kolayına, bahtınız açık olsun. Allah'a emanet olun" diye tamamlayarak balıkçılarla denize açıldı.

TARIM VE ORMAN BAKANI KİREÇBURNU AV SEZONU AÇILIŞ TÖRENİNE KATILDI

İstanbul'da bir diğer açılış töreni ise Kireçburnu Balıkçı Barınağı'nda gerçekleştirildi. Tören vesilesi ile balıkçılarla bir araya gelen Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi, av yasağının devam ettiği 4,5 ay boyunca bugünün dört gözle beklendiğini, tüm hazırlıkların yapıldığını dile getirdi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da Kirişçi ile telefon görüşmesi yaparak, yeni av



sezonuyla ilgili balıkçılara bereketli bir sezon diledi. Akdeniz'de de balıkçıların 15 Eylül'de denize açılacağını anımsatan Kirişçi, ekolojik özellikleri birbirinden farklı dört denizdeki varlıkların tüm kesimler tarafından korunması gerektiğine işaret etti.



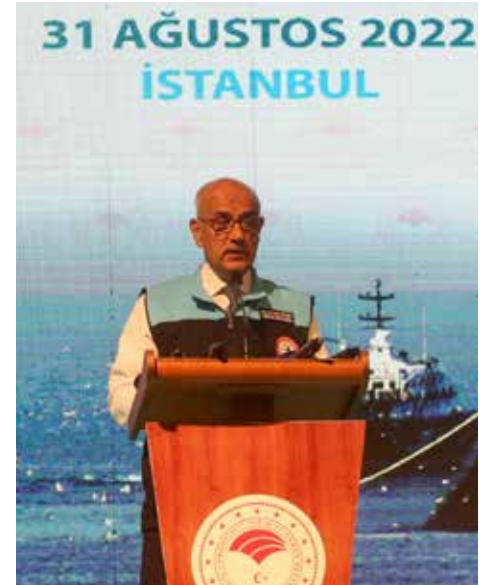
Kirişçi, uygulanan tedbirlerle ve getirilen kurullarla denizleri koruduklarını belirterek, şunları kaydetti: "İşte bu sayede 30 yıldır Marmara'dan çıkmayan uskumru geri geldi. Kalkan ve kırlangıçlar, hatta orkinoslar yüzüyorlar. Denizlerimiz çok bereketli, balıkçılarımız da çok mahir maşallah. Bir yandan denizlerdeki varlıklarımızı korurken balıkçılık sektörümüzü de bütün

gücümüzle destekliyoruz. AK Parti hükümetleri döneminde balıkçılarımıza bugünün parasıyla 10,2 milyar TL ÖTV indirimli yakıt desteği, yetiştiricimize 7,2 milyar TL, diğer desteklerle toplam 18,2 milyar TL ödeme yaptık, yapmaya devam edeceğiz. Su ürünleri avcılarına, üreticilere Ziraat Bankası aracılığıyla düşük faizli kredi imkanı getirdik. Sektöre 2002 yılından bugüne kadar bugünün parasıyla 13,9 milyar TL, 2021'de ise 936 milyon TL sübvansiyonlu kredi sağladık. 30 Ağustos itibarıyla 2 bin 700 balıkçımıza 19 milyar TL tutarında kredi kullandırdık."

Türkiye'deki balıkçılık sektörünün dünya genelinde adından söz ettirdiğine dikkat çeken Kirişçi, "Dünyada adından söz ettiren güçlü bir balıkçılık sektörümüz var. Su ürünleri sektöründe 18 bin 476 balıkçı gemisi ile Avrupa'nın en güçlü balıkçılık filosuna sahip ülkelerden biriyiz. Yetiştiricilik sektöründe 2 bin 223 tesisimiz var. Avrupa'nın en modern 281 adet su ürünleri işleme tesisine sahibiz ve AB ülkeleri arasında en çok üretim yapan ülkeyiz. 250 bin vatandaşımızın istihdam edildiği sektörümüz, sizlerin sayesinde büyüyor, geliyor" diye konuştu.

2023 YILI İHRACAT HEDEFİ 2 MİLYAR DOLAR

Bakan Kirişçi, sektörle gurur duyduğuna işaret ederek, balıkçılık sektörünün ihtiyacın üzerinde avcılık kapasitesine sahip bulunduğunu söyledi. Geçen yıl



su ürünleri ihracatının 1,4 milyar dolar düzeyine ulaştığını anımsatan Kirişçi, "2022 yılı ihracatımızın 1,5 milyar dolar olmasını bekliyoruz. 2023 yılı ihracat hedefimiz 2 milyar dolara emin adımlarla ilerlemek. Geçtiğimiz sene başlattığımız uygulama neticesinde, balıkçılarımızın Akdeniz'de kırmızı karides avcılığını sürdürmelerine ve Mavi Vatan'ın her noktasında bayrağımızı dalgalandırmalarına imkan sağladık.

Bu sayede, balıkçılarımız, trol gemileriyle Doğu Akdeniz'in uluslararası sularında 12 ay boyunca avcılık yapabiliyor. Balıkçı kardeşlerim, yeter ki siz dünyaya açılmak isteyin, biz sonuna kadar yanınızdayız.

Sizlerin yolunu açmak, işlerinizi kolaylaştırmak için ne gerekiyorsa yapıyoruz, yapmaya da devam edeceğiz." ifadelerini kullandı.

Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi, konuşmasının ardından denize kalkan, levrek ve Mersin Balığı bırakarak, halka balık dağıttı. Yeni inşa edilen balıkçı gemisinin açılış kurdelesini kesen Kirişçi, balıkçı teknesi ile denize açılarak sezonun ilk balık avına eşlik etti.

Kirişçi ve balıkçılar 'Vira Bismillah' diyerek tekneleriyle denize açılarak sezonun ilk sifitahını yaptı. Teknede balıkçılarla denize ağ atıp, ağ toplayan Kirişçi, balıkçılarla sohbet ederek, yeni sezonun hayırlı ve uğurlu olmasını diledi.

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği nedeniyle uygulanan idari nitelikteki cezalar



*AV. ASLI ARSLAN

İnsanın doğaya verdiği zararların etkilerini her geçen gün daha fazla hissetmekteyiz. Gerek uluslararası yeni düzenlemeler, gerekse yerelde yapılan yeni mevzuatlar ile insanın doğaya verdiği tahribat önlenmeye çalışılmaktadır. Her ne kadar işletmeler tarafından daha sıkı tedbirler ve otoriteler tarafından daha sert yaptırımlar devreye alınsa da denizler çevreye verdiğimiz zarardan nasibini almaktadır. Her ne kadar çevre kirliliğinin çok az bir kısmı gemilerden kaynaklanmakta olsa da, deniz kirliliği denilince ilk olarak deniz araçları akla gelmektedir.

Deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin ana sebepleri sintine, kirli balast, ambar/tank yıkama sularının denize basılması/kaçması, gemideki çöplerin denize atılması, güverte yıkaması veya aşırı yağış sebebiyle güverteye dökülmüş yağlama yağlarının ve deterjanlı yıkama sularının denize karışması, balast alımında taşan balast suyunun güvertedeki yağlama yağı veya kirleticiler ile denize taşması, güverte de veya gemi bordasında yapılan raspa-boya artıklarının denize karışması,

yakıt alımı esnasında hortum patlaması/ sızdırması veya yakıtın taşması, yaşam mahalinde oluşan kuzine, tuvalet ve banyo sularının denize verilmesi, güvertedeki patlayan hidrolik devresinden sızan yağların denize karışması, ana makine soğutma suyuna yağ karışması vb. olup bu listeye daha pek çok neden daha ekleyebiliriz. Devletimiz deniz yetki alanları içerisinde bulunan gemiler, sebep oldukları kirliliğin daha fazla yayılmasını engellemek için gerekli tüm tedbirleri ivedilikle almalı ve ayrıca otoriteleri ivedilikle bilgilendirilmelidir. Liman ve demir vardiyası düzenli olarak tutulmayan gemilerde gemi personeli kirliliğin farkında olmamaktadır. Bu gibi durumlarda belediyelere ait çevre devriye botları, sahil

caydırıcılık olması için yasal mevzuatta da değişiklikler yapılmıştır. Bu hususta; 31509 sayılı 12 Haziran 2021 tarihli Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Çevre Denetimi Yönetmeliği, uygulamada değişiklikler içermektedir. (3/4/2007 tarihli ve 26482 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevre Kanunu’na Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik (“Mülga Yönetmelik”) yürürlükten kaldırılmıştır.)

31509 sayılı 12 Haziran 2021 tarihinde Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Çevre Denetimi Yönetmeliği hükümlerinden en çok dikkatleri çeken madde 26/1/a hükmüdür. (Madde 26/1/a



güvenlik botları, çevredeki gemiler ya da bulunulan liman tesisi durumu fark edebilmekte ve liman başkanlıkları ve yerel yetkililer durumdan haberdar edilmektedir.

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’na bağlı çevre denetim ekipleri, deniz kirliliği denetimleri konusunda yetkilendirilen kurumlarla birlikte denetimlerini arttırarak devam ettirmektedirler. Aynı zamanda deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemiler için

“...Kirlenen mahallin, kirleticili türünün ve kirlenen geminin fotoğrafı, video, hava fotoğrafı, IR/UV tarayıcı veya diğer teknik cihazların biri veya birkaçı ile fiilen tespiti yapılarak Ek-2’de yer alan tespit tutanağı düzenlenir. Bu durumda, kirlenen mahalden ve kirlenen gemiden numune alınmasına gerek yoktur...”)

“YETERİ KADAR NUMUNE ALINIR” İBARESİ ZORUNLULUK OLMAKTAN ÇIKTI

Mülga Yönetmelik 11/ 1/ a/ 1-2 hükmünde yer alan kirlenen mahalden ve kirleticiden



“yeteri kadar numune alınır” “ibaresi bir zorunluluk olmaktan çıkmıştır. Açıkça ortada olduğu üzere gemiden kaynaklanan deniz kirliliğinin tespiti eğer ki fotoğraf, video, hava fotoğrafı, IR/UV tarayıcı veya diğer teknik cihazların biri veya birkaçı ile fiilen tespiti yapılmış ve Tespit Tutanağı düzenlenmişse, herhangi bir numune alınmadan idari işlem yapmanın önü açılmıştır. Mülga Yönetmelik hükümlerine göre kirleticinin kaynağının tam olarak belirlenebilmesi için kirleticiden ve kirlilik mahallinden numune alınması gerekmektedir. Kirliliğin tespiti ve deliller açısından yapılan değişiklik her ne kadar hızlı aksiyon alınmasını sağlayacak olsa da haksızlıklara da sebebiyet verilebilecektir. Buna ilişkin somut bir örnek vermek gerekirse; demirde ya da limanda bulunan herhangi bir geminin her ne kadar frengi tapaları kapalı olsa bile aşırı yağış nedeniyle güverteden çullanan yağlı sularının denize deşarj olması mümkündür. Dolayısıyla kirliliğin demirdeki/limandaki hangi gemiden kaynaklandığının tespiti gerekmektedir. Bunun gibi durumlarda idari yaptırım kararını düzenleyen yetkililer sadece geminin bordasında gördüğü yağlı/kirli suyun videosunu, fotoğrafını çekerek gemi donatanlarına haksız olarak idari nitelikte cezalar düzenleyebilecektir. 12 Haziran 2021 tarih ve 31509 sayılı Çevre Denetimi Yönetmeliği yürürlüğe girdikten sonra düzenlenen deniz kirliliği cezaları ile ilgili henüz bir Yüksek Mahkeme kararı mevcut değildir. Hukuki açıdan mezkûr Yönetmeliği'nin uygulamasında karşılaşılan sorunlar ile ilgili daha somut veriler, ancak Yüksek Mahkeme kararları ile netlik kazanacaktır. Yukarıdaki bilgilere ek olarak; 09 Ağustos 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu (Çevre Kanunu)

hükümlerinde deniz kirliliğine sebebiyet veren gemilere ilişkin idari cezalardan kısaca bahsetmenin gerekli olduğu kanaatindeyiz. Çevre Kanunu madde 20/1/3-4 hükümlerine göre ve 31867 sayılı 15 Haziran 2022 tarihli “Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”da belirtilen hükümlere göre idari nitelikteki cezalar uygulanmaktadır. Çevre Kanunu madde 20 hükmü devamında ifade edildiği üzere eğer gemiler sebep oldukları kirliliği kendi imkanları ile temizler ise verilen ceza 1/3 oranında uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra tehlikeli madde ve atıkların denize tahliyesinde uygulanacak idarî para cezaları, petrol ve türevleri kategorisi esas alınarak on katı olacak şekilde düzenlenmektedir.

Deniz kirliliğini Ceza Hukuku açısından da kısaca değerlendirmek gerekirse; 26 Eylül 2004 tarihli 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (“TCK”) madde 181 “Çevrenin Kasten Kirletilmesi” ve madde 182 “Çevrenin Taksirle Kirletilmesi” hükümleri kapsamında çevrenin kirletilmesi fiili suç niteliğindedir. Deniz kirliliğine sebep olan gemi kaptanlarının ve/veya suçun işlenmesinde kastı veya kusuru bulunan diğer gemi insanları hakkında TCK madde 181 veya 182 hükümleri gereğince soruşturma başlatılmaktadır.

Çevrenin kirletilmesi fiilinin kast ile işlenmiş olması halinde kovuşturma sonunda sanıklar hakkında minimum bir yıl, en fazla dört yıl; deniz kirliliğinin insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların ortaya çıkmasına, üreme yeteneğinin körelmesine, hayvanların veya bitkilerin doğal özelliklerini değiştirmeye

neden olabilecek niteliklere sahip olan atık veya artıklarla ilgili olarak işlenmesi halinde ise beş yıldan az olmamak üzere hapis cezası ve bin güne kadar adli para cezası verilmesi söz konusudur. Çevrenin kirletilmesi fiilinin taksir ile işlenmesi halinde ise kişi; iki aydan bir yıla insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların ortaya çıkmasına, üreme yeteneğinin körelmesine, hayvanların veya bitkilerin doğal özelliklerini değiştirmeye neden olabilecek niteliklere sahip olan atık veya artıkların toprağa, suya veya havaya taksirle verilmesi halinde, bir yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Özellikle 2021 yılında müsülaj sorununun Marmara Denizi’nde patlak vermesinden sonra Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’na bağlı çevre denetim ekipleri, deniz kirliliği denetimleri konusunda yetkilendirilen kurumlarla birlikte öncelikle Marmara Bölgesi’nde denetimlerini arttırmıştır. Yakın tarihte Gabon Bayraklı bir kimyasal madde yüklü tanker tipi gemiye Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’na bağlı denetçiler tarafından Marmara Ereğlisi’nde, Marmara Denizi’ne asetik asit tahliye ederek deniz kirliliğine neden olduğu gerekçesiyle idari para cezası kesilmiştir. Tekirdağ Liman Başkanlığı, dökülen atığın tehlikeli olması sebebiyle gemi hakkında 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun madde 20 hükmüne göre işlem yaparak, cezayı 10 kat artırmıştır. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda liman başkanlığı tarafından gemiye 19 milyon 57 bin 390 lira idari para cezası uygulanmıştır. Aynı zamanda ceza hukuku açısından da yasal süreç başlatılmıştır.

Sonuç olarak donatanlar ve gemi işletme müteahhitleri için oldukça yüksek olan cezalar şirketlerin ticari hayatlarının son bulmasına sebebiyet verebilecek niteliktedir. Hem denizlerimizi, hem de denizcilik camiasının bel kemiği donatanların yüksek cezalardan korumanın en basit ve ucuz yolu gemilerin sıkı sıkıya uluslararası ve yerel kurallara uyması ile mümkün olabilecektir.

* SAGA HUKUK – KURUCU ORTAK

“KÜRESEL BİR REFERANS OLARAK KABUL EDİLİYORUZ”



SERKAN ÇELEBİ

SGS ÇEVRE, SAĞLIK VE GÜVENLİK OPERASYON MÜDÜRÜ

Öncelikle bizlere genel olarak SGS'den bahsedebilir misiniz?

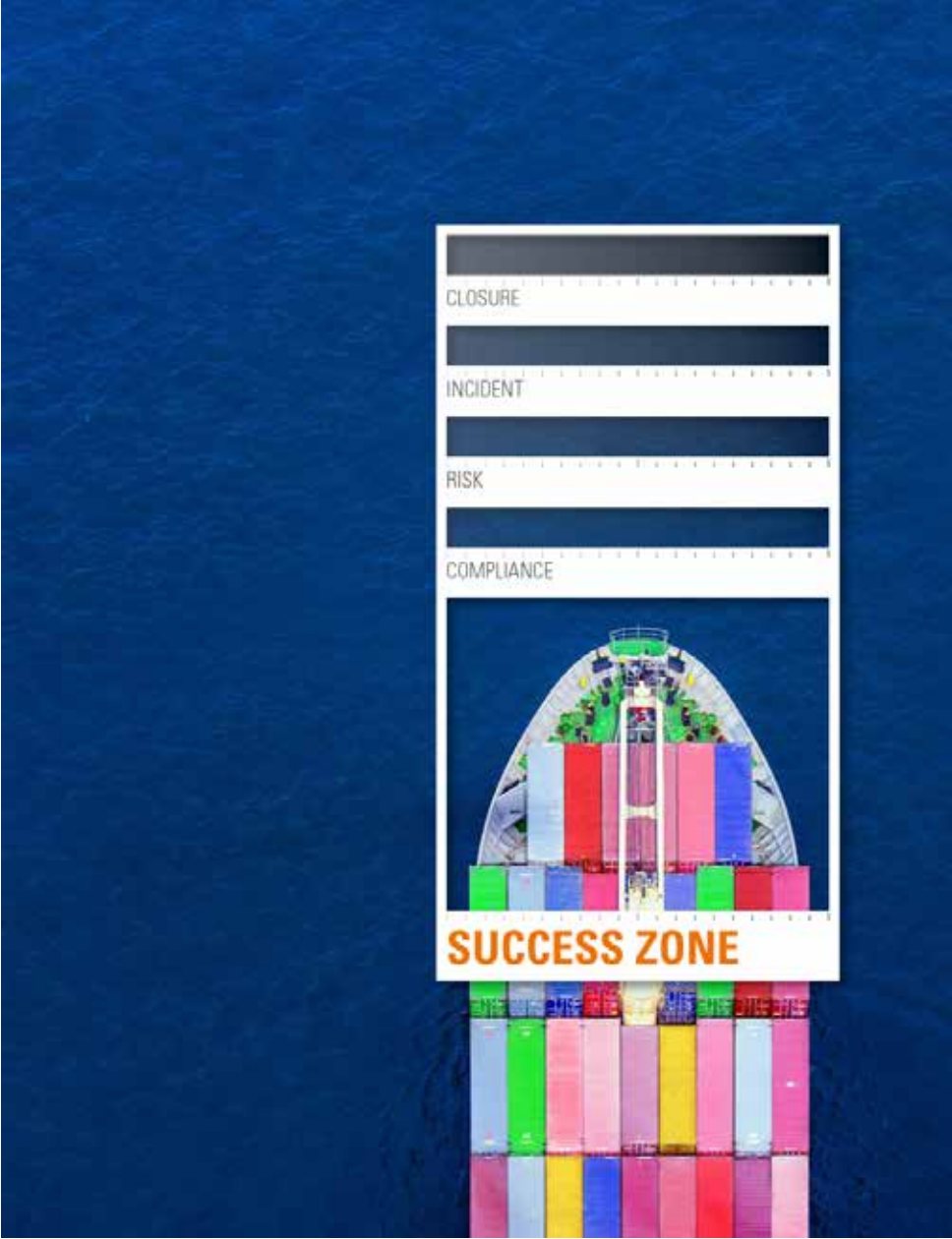
SGS, dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşlarından biridir. Hatta SGS'nin dünyada gözetim hizmetini icat eden ve uygulayan ilk kuruluş olduğunu hatırlatmak isterim.

Kısaca SGS'den bahsetmem gerekirse, İsviçre'de 1878'de kurulan SGS, Türkiye'de ise 1933 yılından bu yana faaliyetlerine devam ediyor. SGS Türkiye olarak pek çok sektöre, gözetim, denetim, test ve belgelendirme hizmeti sunan firma, tarımdan gıdaya, tekstile,

“Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olan SGS, uluslararası uzmanlardan oluşan ekibi ile müşterilerinin operasyonlarını geliştirmeye, riski azaltmaya ve akıllı çözümler geliştirmeye yardımcı olmaya devam ediyor. Kendilerini daha da ileriye taşımak hedefiyle hareket ettiklerini söyleyen SGS Çevre, Sağlık ve Güvenlik Operasyon Müdürü Serkan Çelebi, Deniz Ticareti Dergisi'ne özel açıklamalarda bulundu.

”

madeni ürünlere ve çevreden iş sağlığı ve güvenliğine kadar dünyada 96 binden fazla çalışanı, dünya geneline yayılmış olan 2 bin 700'den fazla ofis ve laboratuvar ağıyla reel sektörden gelen talepleri karşılıyor. SGS Türkiye ise; 1.200'den fazla çalışan ve 30'dan



fazla ofis ve laboratuvarıyla faaliyetlerini sürdürmeye devam ediyor.

Günümüze baktığımızda SGS, kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referans konumunda. Bunu neye borçlusunuz?

Dünyada bu işi ilk başlatan şirket olarak tüm dünyada kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referans olarak kabul ediliyoruz. Dünya genelinde 2.700'den fazla ofis ve laboratuvar, 96.000'den fazla çalışanımızla müşterilerimize hizmet vermenin gururunu yaşıyoruz. Temel hizmetlerimiz olan gözetim, denetim, test ve belgelendirme konusunda her zaman en iyisi olabilmek için sürekli

kendimizi geliştiriyor ve yenileniyoruz. Farklı pazarlardaki liderliğimizin ve tercih edilmemizin en büyük nedeni de tüm dünyadaki müşterilerimize sürekli en iyi ve eşsiz hizmeti sunabilme yeteneğimizdir.

Son yıllarda gündeme gelen "İklim Krizi" kavramı nedeniyle birçok firma çevre konusunda hassasiyet göstermeye başladı. Geniş bir çerçevede değerlendirecek olursak, SGS çevre konusunda neler yapıyor?

SGS, çevre konularında çok geniş bir yelpazede hizmet vermektedir. Geleneksel çevre laboratuvar ve çevresel denetimlerin yanı sıra son dönemde

özellikle ön plana çıkan sürdürülebilirlik, sera gazı (karbon ayak izi), su ayak izi konularında hizmet vermektedir.

Biraz açmak gerekirse, firmaların sürdürülebilirlik raporlamasında destekte bulunuyoruz ancak bu konuda özellikle uzun vadeli ve firmaya tam olarak yansıtabilecek bir yaklaşım ile uzun döneme yayılan ve sürdürülebilirlik danışmanlığını ve eğitimlerini kapsayan bir raporlama sürecini yönetiyoruz.

Sera Gazı Emisyonları (GHG) ve Su Ayak İzi çalışmalarını uluslararası standartlara göre gerçekleştirip, çıkar çatışmasına izin vermeyerek firma talepleri doğrultusunda uluslararası doğrulama çalışmalarını da gerçekleştirmekteyiz.

Tüm çalışmalarımıza ilave olarak CDP ve GRI raporlamaları konularında da firmalara destek veriyoruz. Genel hizmetlerimizin yanı sıra denizcilik sektörüne özel olarak IMO D2 kapsamında Commissioning Testleri ve VGP kapsamında balast, sintine, atık su, baca arıtma suyu ve kullanım suyu analizleri de gerçekleştiriyoruz.

İş sağlığı ve güvenliği, başarılı işletmeler için önemli bir konu. Güvenlik anlamında ne gibi yenilikler sunuyorsunuz?

İş sağlığı ve güvenliği konuları tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de çok önemlidir. İş sağlığı ve güvenliği hizmetlerine farklı bir bakış açısı ile yaklaşıyor ve firmalara proaktif çözümler için destekte bulunuyoruz.

İş sağlığı ve güvenliği kapsamında yasal uygunluk denetimleri, 3. taraf risk değerlendirme çalışmaları gerçekleştiriyoruz. Tüm denetimleri ve çalışmaları drone destekli olarak gerçekleştiriyoruz. Drone ile göz hizasında göremediğimiz tüm riskleri, uygunsuzlukları ve uygulamaları yukarıdan ve bütüncül olarak tespit edebiliyoruz. Drone görüntüleme ile 4K çözünürlükte fotoğraf, video kayıtları alınabiliyor, tüm bu görüntülemeleri termal kamera destekli gerçekleştirebiliyoruz, bu sayede sıcak



yüzeyleri ve sıcaklık değişimlerinden kaynaklı riskleri tespit edebiliyoruz. Yine drone destekli olarak hassas 3D haritalandırma yaparak birçok riskin tespitini sağlayabiliyoruz.

Uluslararası taşımacılık sektörünün en önemli ayağı olan deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin neredeyse %90'ından sorumlu. Limanlarda sunduğunuz kapsamlı saha hizmetleri, laboratuvar analizleri hakkında bilgi verebilir misiniz?

Bilindiği üzere gemilerin yerine getirmeleri gereken çeşitli regülasyonlar mevcut. Özellikle IMO (International Maritime Organization) ve VGP (Vessel General Permit) gerekliliklerini yerine getirmeleri için balast suyu örnekleme ve analizleri, içme suyu analizleri, gri su ve sintine suyu örnekleme ve analizleri konusunda hizmetlerimiz var. Ayrıca IMO D-2 yönetmeliğine göre balast suyu arıtma sistemleri devreye alma testleri için DNV ve ABS klaslarından onaylarımız mevcuttur.

SGS olarak, bahsi geçen hizmetlerimizi global olarak tüm limanlarda, aynı kalitede ve aynı fiyat tarifesi üzerinden hizmet sağlamaktayız. İlgili limanda hizmet sağlanamaması durumunda bir sonraki uygun limanda bahsi geçen hizmetlerimizi aynı şekilde ilgili ülkedeki geniş teknisyen ağımla sağlamaktayız. Bu özelliğimiz ile müşterilerimiz tarafından sıkça tercih edilmektedir. Bunların yanı sıra gemilerde drone destekli görsel kontrol de sağlamaktayız. Bu kontroller ile gemi içinde yer alan; ulaşılamayan alanlar ve tankların drone ile görsel kontrolünü sağlamakta ve hasar tespiti yapmaktayız. Tersaneler de ise iş ekipmanları ve kaldırma-iletme ekipmanlarının TÜRKAK kapsamında akredite periyodik olarak kontrollerini yapmaktayız.

Enerji, petrol ve doğalgaz, sürdürülebilirlik başlıklarında hizmetleriniz var. Türkiye'de bu alanda ne gibi çalışmalar yürütüyorsunuz?
Başlıca banka talepleri üzerine Lender's

Engineering (Kredi Veren Mühendisliği) hizmeti kapsamında enerji santralleri projelerinizde drone destekli teknik durum tespiti, teknik ve finansal fizibilite çalışmaları hizmetlerini yürütmekteyiz.

Ayrıca müşteri talebi üzerine enerji santrallerinde drone destekli görsel ve termal kontroller, işveren mühendisliği, periyodik kontroller, tahribatsız muayene ve personel tedariki konularında destek sunuyoruz. SGS'den sürdürülebilirlik hizmetleri kapsamında daha sorumlu, dengeli ve sürdürülebilir bir gelecek sağlamak için müşterilerimize çeşitli alanlarda hizmetler sağlamaktayız. Özellikle sürdürülebilirlik danışmanlığımız kapsamında firmalara sürdürülebilirlik bilinci kazandırarak, daha sorumlu üretimler yapmaları için destek sağlamayı amaçlamaktayız.

Biraz da verdiğiniz eğitimlerden bahsedebilir misiniz?

Sürdürülebilirlik danışmanlığımız kapsamında firma çalışanlarına sürdürülebilirlik bilincinin kazandırılması için çeşitli eğitim grupları düzenlemekte ve bu eğitimlerimizde Sürdürülebilirlik kalkınma amaçları, karbon ve su ayak izi bilinçlendirme eğitimleri, CDP raporları konulu atölyelerimiz mevcuttur.

Bunların yanında global olarak kabul gören ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi ve ISO 45001 İş Sağlığı Güvenliği Yönetim Sistemi gibi standart eğitimlerimiz de mevcut. ZDHC Akademi ile ortak çalışmamız doğrultusunda tüm dünyaca geçerliliği olan kimyasal yönetim veya atık su yönetimi gibi konularda da sürekli gelişimi destekliyoruz.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Dünyada gözetim hizmetini icat eden ve uygulayan ilk kuruluş olarak SGS'nin bu alandaki global gücü yadsınamaz. Buna bir de Türkiye'deki yaklaşık 90 yıllık geçmişimizi, kalite ve doğruluk konusundaki küresel bir referans olmasını eklediğimizde her zaman kendimizi daha ileriye taşımak hedefiyle hareket ediyoruz.



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

ABDÜLHAMİD HAN GEMİSİ İLK SONDAJ İÇİN DEMİR ALDI

Türkiye'nin hidrokarbon arama çalışmalarına katılacak 4'üncü sondaj gemisi Abdülhamid Han, 9 Ağustos Salı günü Mersin Taşucu Limanı'nda düzenlenen törenle görevine başladı.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımı ile düzenlenen törene Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay,



Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi ile Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler katıldı. Taşucu'nda bulunan Abdülhamid Han Sondaj Gemisi'ne helikopterle iniş yapan Erdoğan, gemide yaklaşık bir saat boyunca yetkililerden brifing aldıktan sonra uğurlama töreninin yapılacağı alana geldi. Törende konuşan

Cumhurbaşkanı Erdoğan, Abdülhamid Han Gemisi'ni Gazipaşa'nın 55 kilometre açığındaki Yörükler-1 kuyusuna uğurlayacaklarını açıkladı.

Türkiye'nin dünyada eşine az rastlanır bir sondaj filosuna sahip olduğuna dikkat çeken Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra Akdeniz ve Karadeniz'de sondaj çalışmalarına başladık. Fatih Sondaj Gemimizi 'Her arayan bulamaz, ama unutmayın bulanlar arayanlardır. Bu şekilde göreve uğurladık ve bir süre sonra da müjdeli haberi aldık. Karadeniz'de keşfettiğimiz 540 milyar metreküplük doğalgaz rezervi ülkemize ve milletimize maddi karşılığının çok ötesinde bir moral vermiş, bir dönüm noktası olmuştur" ifadelerini kullandı.

HİDROKARBON ARAMA ÇALIŞMALARINA GÜÇ KATACAK

Güney Kore'deki Okpo Limanı'ndan yola çıktıktan sonra 19 Mayıs'ta Mersin'in Taşucu Limanı'na ulaşan ve



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından adı Abdülhamid Han olarak açıklanan, Türkiye'nin hidrokarbon arama çalışmalarına katılacak sondaj gemisinde çeşitli çalışmalar yapıldı. Yaklaşık 2,5 ay Taşucu Limanı'nda kalan Abdülhamid Han Sondaj Gemisi'nde bu süreç içerisinde bakım, geliştirme ve güncelleme çalışmaları gerçekleştirildi. Ekipmanların yerleştirilmesi, teknik işlemler ve sertifikalandırma çalışmalarının ardından göreve hazır hale getirilen sondaj gemisi, kırmızı-beyaza boyandı. Abdülhamid Han'ın bir yüzeyine de Türk bayrağı işlendi. Hem teknik donanımı, hem de fiziki özellikleriyle "Mavi Vatan"daki filonun "en güçlüsü" olarak görev yapacak Abdülhamid Han, Fatih, Kanuni ve Yavuz'un ardından hidrokarbon arayan filonun 4'üncü üyesi oldu.

Yedinci nesil olmasının yanı sıra 238 metre uzunluğu, 42 metre genişliği ve çift güvenlik sistemiyle öne çıkan gemi, hidrokarbon arama çalışmalarına güç katacak. Çift kule ile aktif konumlandırma sistemine sahip, 200 mürettebat kapasiteli gemi, 12 bin 200 metreye kadar sondaj yapabilme yeteneğiyle mavi sulara etkin araştırma yürütülmesinde önemli rol oynayacak. Törenin ardından Abdülhamid Han için NAVTEX yayımlandı. Gemi 7 Ekim tarihine kadar bölgede olacak. Gemiye 3 gemi daha refakat edecek.

SAKARYA, KARASU LİMANI'YLA DÜNYAYA AÇILIYOR

Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelere en yakın limanlardan olan Sakarya'daki Karasu Limanı, yük elleçleme hizmeti ve Ro-Ro seferleriyle ülke ekonomisine katkı sağlıyor.

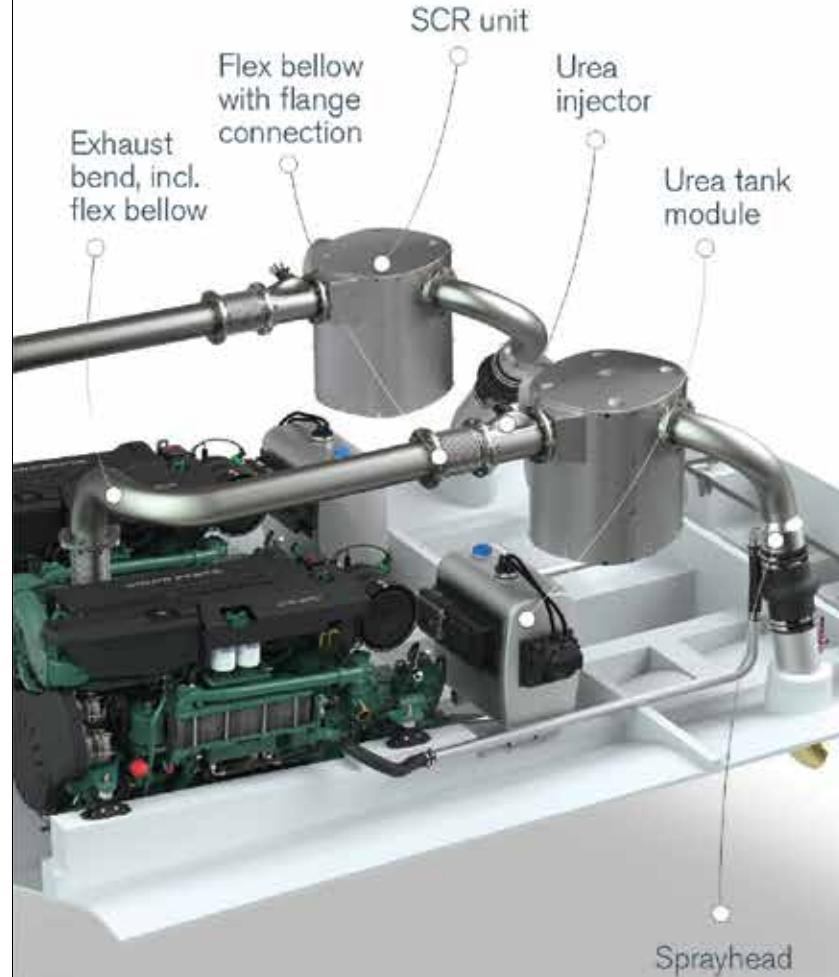


Sakarya'nın Karasu İlçesi'nde 1994 yılında yapımına başlanan ve 2017 yılında hizmete giren limanda, Kovid-19 salgınının gölgesinde geçen 2020'de Ro-Ro

seferleriyle 29 bin araca hizmet verildi. Limanda aynı yıl genel kargo yükü miktarı ise 880 bin ton olarak gerçekleşti. 2021'de de 1,1 milyon ton elleçleme ve 50 bin araçlık Ro-Ro seferi düzenlenen limana, yıl boyunca 481 gemi yanaştı. Ukrayna-Rusya savaşının gölgesinde devam eden seferlerde bu yıl ise şimdiye kadar 700 bin ton elleçleme ve 12 bin 500 araçlık Ro-Ro seferi yapıldı. Liman, mevcut haliyle yıllık 1,5 milyon ton genel yük, 50 bin konteyner ve 50 bin Ro-Ro kargo kapasitesine sahip.

Karasu Limanı, ikinci fazının tamamlanması ve demir yolu bağlantısının sağlanmasıyla genel yüklerde 6 milyon ton, 150 bin konteyner, Ro-Ro hizmetlerinde ise yıllık 110 bin araçlık kapasiteye ulaşacak. Konumu sayesinde deniz yolu taşıma maliyetlerinde, İstanbul Boğaziçi geçişi sonrasında gidilecek herhangi bir limana göre daha düşük imkanlar sunan liman, Ukrayna-Rusya savaşı nedeniyle şubat ayından itibaren Ukrayna limanlarına Ro-Ro seferleri düzenleyemiyor. Karasu'dan Rusya'nın Kavkaz Limanı'na devam eden Ro-Ro hattında ise haftada yapılan iki seferle ortalama 250 araç taşınıyor. Rihtımlara aynı anda dört geminin yanaşabildiği limanda, üç liman vinci ve tamamlayıcı diğer ekipmanlar hizmet sunuyor. Liman yerleşkesinde Ro-Ro yükleri için gümrük birimleri, deniz polisi, deniz sağlık hizmetleri, tahıl yüklerine yönelik tarım hizmetleri, yolcu bekleme salonu, kılavuzluk ve römorkaj hizmeti, acente ve gümrük müşavirlik hizmetleri, X-Ray tarama cihazı, ÖTV'siz akaryakıt istasyonu ve benzeri diğer tamamlayıcı kurumlar yer alıyor. Doğrudan 120 personelin görev yaptığı liman, dolaylı istihdamla 500 kişiye iş imkanı sağlıyor.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

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

TÜRKİYE LİMANLARINA 7 AYDA 437 KRUVAZİYER YANAŞTI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, bu yılın 7 aylık döneminde limanlara yanaşan kruvaziyer gemi sayısının, geçen yılın aynı dönemine göre yaklaşık 40 kat artarak 437'ye ulaştığını, toplam 376 bin 924 turistin ağırlandığını açıkladı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu yazılı açıklamasında, 2022 yılı ocak-temmuz dönemine ilişkin kruvaziyer gemi istatistiklerini duyurdu. Geçen yılın aynı döneminde Türkiye limanlarına sadece 11 kruvaziyer

geminin yanaştığına işaret eden Karaismailoğlu, 2022 yılının aynı döneminde bu sayının yaklaşık 40 kat artarak 437'ye yükseldiğini belirtti. Karaismailoğlu, Kuşadası'nın 220 kruvaziyerle en çok gemi gelen liman

olduğunu ifade ederek, "Kuşadası'nı 79 gemiyle İstanbul Galataport izledi. Bodrum Limanı ise 45 gemiyle üçüncü sırada yer aldı" bilgilerini paylaştı.

Aynı dönemde toplam 376 bin 924 kruvaziyer yolcusunun ağırlandığına dikkati çeken Karaismailoğlu, bunun 25 bin 739'unun gelen yolcu, 34 bin 997'sinin giden yolcu, 316 bin 188'inin ise transit yolcu olduğunu bildirdi. Bakan Karaismailoğlu, 212 bin 486 yolcu ile en fazla yolcu trafiğinin Kuşadası Limanı'nda gerçekleştiğini belirterek, İstanbul Galataport'un 98 bin 33 yolcu ve Bodrum Limanı'nın 28 bin 629 yolcu kabul ettiğini kaydetti.

Kruvaziyer trafiğinin aylara göre dağılımına bakıldığında bu yıl 136 gemi ile en çok geminin mayıs ayında geldiğinin altını çizen Karaismailoğlu, "Haziranda 122 kruvaziyer gemisi ile yolcu trafiği 115 bin 907 oldu. Temmuzda Türkiye limanlarına 120 kruvaziyer gemisi yanaştı.

Temmuz ayında Türkiye limanlarına 10 bin 707 yolcu gelirken, 13 bin 478 yolcu çıkış yaptı. 96 bin 922 yolcunun da transit geçiş yaptığı belirlendi. Temmuzda toplam yolcu trafiği 121 bin 107 oldu" ifadelerini kullandı. Adil Karaismailoğlu, ağustosta Karadeniz'in önemli limanlarından ve turizm merkezlerinden olan Sinop ve Trabzon'a 5 yıl aradan sonra ilk kruvaziyer gemisinin yanaştığını vurgulayarak, Amasra Limanı'na da ilk kez bir kruvaziyer gemisinin geldiğini vurguladı.





TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ ÜCRETLERİNDE GÜNCELLEME

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerden alınacak vergi ve harçlara ilişkin ücretlerde esas teşkil eden "Altın Frank"ın değeri her yıl 1 Temmuz tarihi itibarıyla güncellenecek.

Bakanlıktan yapılan açıklamaya göre, 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ticaret gemilerinin Türk Boğazları'nda geçiş serbestisi ilkesi korunmakla birlikte, boğaz geçiş rejimi Türkiye'nin güvenliği dikkate alınarak yeniden düzenlendi. Türkiye açısından büyük stratejik, siyasi ve ekonomik önemi haiz bir bölgeyi yakından ilgilendiren Montrö Boğazlar Sözleşmesi, imzalandığı tarihten bu yana ayakta kalabilen nadir çok taraflı anlaşmalardan biri olarak uygulanıyor. Türkiye'nin 86 yılı aşkın süredir tam bir tarafsızlık içinde ve titizlikle uyguladığı Sözleşme, Türkiye'nin yanı sıra Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin ve üçüncü ülkelerin tümü için makul ve uygulanabilir bir çıkar dengesi oluşturuyor. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2'nci maddesi, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçecek gemilerden alınacak vergi ve harçları düzenliyor. Buna göre, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçecek gemilerden sağlık denetimi, fener ve tahliye hizmetleri olmak üzere üç kalem üzerinden ücret alınıyor. Bu ücretlerin hesaplanmasında, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinde belirtilen "Altın Frank" biriminin esas alınması gerekiyor. Ayrıca Sözleşme'nin ekinde "Türk hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edeceği indirimler, bayrak ayrımı gözetilmeksizin uygulanacaktır" hükmü yer alıyor.

1983 yılında Devlet tarafından alınan bir kararla Türk hükümetine verilen indirim yetkisine binaen ücretlerde yaklaşık yüzde 75'lik bir indirim yapılmış ve o gün belirlenmiş indirimli "Altın Frank" değeri 2022 yılına gelinceye kadar kullanılmıştı. Aradan geçen süre zarfında, indirimli "Altın Frank" değerinde herhangi bir güncelleme yapılmadı. Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin ödeyeceği sağlık denetimi hizmeti, fener hizmeti ve tahliye hizmeti ücretlerine esas olacak "Altın Frank" değerinin güncellenmesi kararlaştırıldı. Buna göre, 1983 yılında 1 indirimli Altın Frank değeri "0,8063 ABD doları" iken, 7 Ekim 2022'den itibaren uygulanmak üzere "4,08 ABD doları" olarak güncellendi. Bu suretle halihazırda uğraksız geçen gemilerden alınmakta olan fener hizmeti ve tahliye hizmeti ücretleri 5 katına çıkarıldı. Kararla bundan böyle "Altın Frank"ın sabit bırakılmaması ve belirlenen yöntemle her yıl haziran sonunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 1 Temmuz tarihi itibarıyla güncellenmesi kararlaştırıldı.



**Orijinal Yedek Parçaları
Stoklarımızda !**

- ◆ Balast Suyu Arıtma Sistemi (BWTS)
- ◆ Seperatör Yedek Parçaları
- ◆ Eşanjör Yedek Parçaları



Tuna Gemi İkmal San. Tic. Ltd. Şti.

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 Tuzla/İstanbul/TURKEY
Tel: +90 216 446 74 03 E-mail: alfalaval@tunashipping.com

SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI İNSANSIZ DENİZ ARACINI KULLANDI

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Antalya Serbest Bölge'de faaliyet gösteren firmaları ziyaret etti. Yat üretim tesislerini gezen Varank, Silahlı İnsansız Deniz Aracını (SİDA) inceleyip, uzaktan kumanda sistemi ile aracı kullandı.



Yat üretim tesislerini gezen Mustafa Varank, Ares Tersanesi ile Türk savunma sanayisi şirketlerinin iş birliğiyle geliştirilen "ULAQ" serisinin ilk platformu olan Silahlı İnsansız Deniz Aracını (SİDA) inceleyip, uzaktan kumanda sistemi ile aracı kullandı.

Ardından Sahil Güvenlik Botu ile denize açılan Varank, Antalya Serbest Bölge'nin yat imalatıyla ön plana çıkan Türkiye'deki en önemli serbest bölgelerden biri olduğunu söyledi. Türkiye'nin katma değerli üretim ile ekonomisini geliştirmeye ve büyütme çalıştığını belirten Varank, bu açıdan tersaneciliğin de son dönemde Türkiye'nin yatırım yaptığı ve karşılığını aldığı alanlardan biri olduğunu vurguladı.

Ziyaret ettiği firmaların tamamının 2024-2025'e kadar siparişlerinin dolu olduğunu ifade eden Varank, lüks yat ve savunma sanayi alanında siparişler doğrultusunda

imalatların devam ettiğini vurguladı. Otomotiv endüstrisinde olduğu gibi deniz sektöründe de trendlerin değiştiğine dikkat çeken Varank, şunları söyledi: "Artık çevreye daha saygılı, karbon emisyonu daha az salınımı olan tekneler inşa ediliyor.

Bizim firmalarımız da bu değişim ve dönüşüme şu anda çok hızlı bir şekilde ayak uydurmuş durumda. İstanbul ve Yalova'daki tersaneler alanının en teknolojik ve en çevreye saygılı gemilerini inşa ediyorlar. İşte burada Antalya'daki serbest bölge de biraz daha küçük, daha lüks, daha katma değerli tekneleri inşa ediyor. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olarak bu alanı aslında imalat sanayinin bir parçası olarak görüyoruz."

Bakan Varank, ziyarette firma temsilcisine bir yat inşa ederken kaç kalem ürün kullandıklarını sorduğunu ve 6 bin ila 6 bin 500 cevabını aldığını



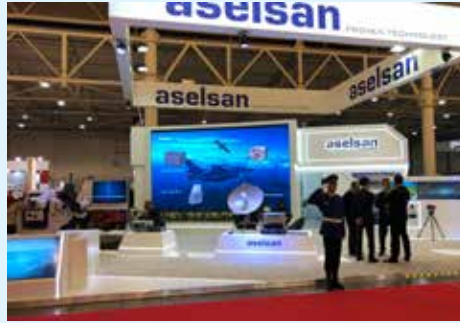
belirtti. Bu ürünlerin arasında yurt dışından alınanların da bulunduğu işaret eden Varank, sektörle bir yerleşme hamlesi başlatmak ve Türkiye'nin ithal ettiği ürünlerin tamamını sektör ile Türkiye'de üretmek istediklerini vurguladı. Ares Tersanesi'nin de özellikle savunma sanayi alanında çok güzel ürünler ürettiğini, insansız deniz araçları imalatı yaptığını anımsatan Varank, sözlerini şöyle tamamladı: "Gerçekten bu işte Türkiye öncü olmaya çalışıyor.

İnsansız deniz araçlarında dünyadaki trendin daha yeni yeni başladığını görebiliyoruz. Eğer Türkiye olarak tıpkı insansız hava araçlarında ortaya koyduğumuz gibi bir ivmeyi ortaya koyabilirsek, insansız deniz araçlarında da biz bir aşamaya gelebilir, dünyada aranan ülkelerden bir tanesi olabiliriz. Antalya Serbest Bölgeyi bu manada değerli buluyoruz, arkadaşlarımızla çalışmaya devam edeceğiz."

ASELSAN İLK YARIYI BÜYÜME İLE TAMAMLADI

ASELSAN'dan 2022 yılı ilk yarı finansal sonuçlarına ilişkin yapılan açıklamaya göre şirket, yatırımlarıyla sürdürülebilir büyümesine devam etti. 6 aylık cirosu geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 55 artarak 10,8 milyar TL'ye ulaştı.

Şirketin brüt karı, geçen yılın ilk yarısına göre yüzde 33 artarken; faiz, amortisman ve vergi öncesi karı (FAVÖK) geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 42 artış göstererek 2,7 milyar TL'ye yükseldi. FAVÖK marjı ise yüzde 25 olarak gerçekleşti. ASELSAN'ın net karı da geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 50 artarak 3,8 milyar TL seviyesine ulaştı. Şirketin öz kaynaklarının aktive oranı yüzde 54 oldu. Açıklamada değerlendirilmesine yer verilen ASELSAN Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Prof. Dr. Haluk Görgün, "Milli sorumluluklarımızın bilinciyle, gelişmiş teknolojilerimizi ülkemizin hizmetine sunduğumuz 2022 yılının ilk yarısını geride bırakmış bulunuyoruz. Dünyanın makroekonomik ve jeopolitik riskler ile



karşı karşıya kaldığı, küresel enflasyonun dünya genelinde maliyet baskısı yarattığı bu zorlu dönemde de ASELSAN olarak istikrarlı büyüyerek çalışmalarımıza kesintisiz devam ettik. ASELSAN'da teknolojiye yön verme hedefiyle çığır açıcı teknolojilere yönelik temel araştırma çalışmalarını inovatif bakış açısı ile yapay zekadan otonomiye, fotonikten meta

malzemeye, biyosavunmadan kuantum teknolojilerine kadar uzanan geniş bir alanda, ülkemizi ve ASELSAN'ımızı daha ileriye taşımak üzere sürdürmekteyiz" ifadesini kullandı.

Savunma Sanayii Başkanlığının vizyonu doğrultusunda ASELSAN'da, hem ürün ve sistem geliştirmek için hem de kritik teknolojilerin sahibi olmak için yüksek kapasiteli insan kaynağından aldıkları gücü de harekete geçirdiklerini dile getiren Görgün, "İnovasyonu ve AR-GE'yi üretimden pazarlamaya, tedarikten yönetime kadar tüm iş süreçlerinde faaliyetlerimizin odak merkezi haline getirerek ulusal ve uluslararası alanda başarılarla imza atıyoruz" açıklamasında bulundu.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINA DESTEK VERİLECEK

Türkiye limanları ile diğer ülke limanları arasında Ro-Ro, Ro-Pax gemileriyle düzenli sefer yapmak amacıyla açılacak yeni hatlarda veya mevcut hatların kapasitelerinin yüzde 50 artırılması halinde bu hatlarda kullanılacak gemilere destek sağlanacak.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmeliği Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Son yıllarda artan dış ticaret hacmi ve rekor kıran ihracat, karayolu sınırlarında yoğunluğa neden olurken, bu sıkışıklığı azaltmak için bakanlık gerekli düzenlemeleri yapmaya devam ediyor.

Dünyada birçok ülke kısa mesafe deniz taşımacılığını destekliyor. Düzenleme ile Türkiye limanları ile diğer ülke limanları arasında Ro-Ro, Ro-Pax gemileriyle düzenli sefer yapmak amacıyla açılacak yeni hatlarda veya mevcut hatların kapasitelerinin yüzde 50 artırılması halinde, mevcut hatlarda kullanılacak gemilere destek verilecek.

Düzenli sefer yapan Türk bayraklı Ro-Ro gemilerinin donatanlarına geminin sefer yaptığı her 10 deniz mili için yük birimi başına 2 dolar ödeme yapılacaktır.

Türk bayraklı Ro-Pax gemilerinin donatanlarına ise geminin sefer yaptığı her 10 deniz mili için yük birimi (tır, dorse) başına 3 dolar ödenecek. Daha

kısa mesafelerde (20 deniz mili) araç taşıyan gemilerin donatanlarına ise bu destek, yük birimi başına 20 dolar olarak uygulanacak. Yönetmelik kapsamında, mevcut hatları geliştiren söz konusu gemilerin ödemesi gereken kılavuzluk ve römorkör ücretleri de bakanlık tarafından karşılanacak.

Bakanlıktan alınan bilgilere göre, kara yoluyla taşınan yüklerin deniz yoluna aktarılması ile Türkiye limanlarıyla diğer ülke limanları arasında düzenli seferlerin frekansları artırılarak, ihracatçıların daha kısa zamanda ve daha ucuz maliyetlerle ürünlerini sevk etmeleri sağlanacak. Türk Bayrağı altında gemi işletme teşvik edilerek, Türk denizci istihdam edilmesi de hedefleniyor.

FIRKATEYN VE DENİZALTIYAR YERLİ SİSTEMLERLE MODERNİZE EDİLİYOR

Türk Donanması'nın "vurucu gücü"nü oluşturan unsurlardan Barbaros sınıfı firkateynler ve Preveze sınıfı denizaltılar, devam eden modernizasyon projeleri kapsamında yerli ve milli sistemlerle donatılacak.



"Barbaros Sınıfı Firkateyn Yarı Ömür Modernizasyonu" projesi kapsamındaki çalışma, TCG Oruçreis'in Gölcük Tersanesi Komutanlığı'na 26 Ocak'ta girişle başladı. Modernizasyon doğrultusunda atış kontrol radarları, gemi veri dağıtım sistemi, top atış kontrol sistemi gibi öne çıkan sistemler ile geminin adeta "beyni" olarak değerlendirilen savaş yönetim sistemi ve "kalbi" olarak nitelenen gemi veri dağıtım sistemi büyük oranda yerli ve milli sistemlerle yenilenecek. Projenin ana yükleniciliğini ASELSAN ve HAVELSAN yaparken, TCG Oruçreis'teki montaj faaliyetlerinin 26 Mayıs 2023'te tamamlanması planlanıyor. Daha sonra modernizasyona TCG Salihreis, TCG Kemalreis ve TCG Barbaros ile devam edilecek. Çalışmaların 2026 yılına kadar bitirilmesi hedefleniyor.

Çalışmayla hareket sahasındaki durumsal farkındalığı artacak bu sınıf gemiler, diğer gemilerle daha yüksek kapasitede, daha hızlı ve güvenli bir şekilde haberleşebilecek, tehditlere karşı kendini daha fazla savunabilecek, daha uzun menzillerden daha hassas ve etkili hücum edebilecek. Türk Deniz Kuvvetleri'nin önemli güç unsurlarından olan Preveze sınıfı denizaltıların da "Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi" kapsamında platform ve savaş

sistemlerinin büyük oranda yerli ve milli sistemlerle değiştirilmesi çalışmaları Gölcük Tersanesi'nde devam ediyor. Yenilenecek sistemlerle denizaltıları, hareket sahasındaki durumu daha iyi algılayabilecek, diğer deniz ve sahil unsurlarıyla daha seri, korunaklı ve yüksek kapasitede haberleşebilecek.

Gölcük Tersane Komutanı Tuğamiral Mustafa Saygılı yaptığı açıklamada, gemilerin hizmette kalmış oldukları sürelerle bağlı olarak zaman içerisinde hem gelişen teknolojinin getirdiği yeni imkanlardan yararlanmak, hem de sistemlerin modernizasyonunu yapmak için hizmet ömürlerinin yarısında sistemlerin değişimine ihtiyaç duyulduğunu söyledi. Denizaltılarda ve su üstü gemilerdeki platform sistemlerin ihtiyaç duyuldukça yerli ve milli firmalar tarafından üretilen ürünlerle değiştirildiğini belirten Saygılı, yarı ömür modernizasyonlarının süre anlamında çok daha geniş ve kapsamlı olduğunu kaydetti. Bu anlamda hem Preveze sınıfı denizaltılar, hem de Barbaros sınıfı firkateynlerin savaş yönetim sistemi ve diğer sistemlerin de kapsamlı bir modernizasyon yaptıklarını anlatan Saygılı, şu anda her iki faaliyetin de Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda devam ettiğini dile getirdi. Saygılı, bu çalışmayla gemilerin özellikle hareket açısından imkanlarının belirgin şekilde geliştirilip harp kabiliyetlerinde önemli artış sağlanacağını sözlerine ekledi.

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Savaş Sistemleri Başmühendisi Deniz Yüksek Mühendis Yarbay Gürcan Özsatır da, Barbaros sınıfı gemilerin ilkinin 1995 yılında TCG Barbaros ile hizmete girdiğini belirterek, gemilerin donanmanın ana

vurucu unsurlarını oluşturduğunu söyledi. Modernizasyon çalışmalarıyla gemilerin daha etkin ve caydırıcı gemilere dönüşeceğine işaret eden Özsatır, şöyle devam etti: "Dünya üzerinde bu derece kapsamlı modernizasyon yapabilen sayılı ülkelerden biriyiz. Dolayısıyla bu durumun diğer bahriyeler tarafından ve dünya çapında takip edildiğini değerlendiriyoruz. Tamamlandıktan sonra diğer ülkelere de talep gelebileceğini düşünüyoruz. TCG Oruçreis'e modernizasyon kapsamında toplamda 72 kilometre kablo serilecek ve 800 metre civarında da boru devresi çekilecek." diye konuştu. Preveze sınıfı denizaltıların da Türk donanmasının ana vurucu güçlerinden olduğunu, bu sınıfta 4 denizaltı bulunduğunu söyleyen Özsatır, modernizasyon projesi kapsamında sınıfının ilk gemisi olan TCG Preveze denizaltısının 2 Haziran 2020-25 Şubat 2022 tarihlerinde Gölcük Tersanesi'nde kısmi modernizasyona tabi tutulduğunu kaydetti. Yeniden 25 Şubat'ta donanmaya hizmet vermeye başlayan TCG Preveze ile ilgili geri dönüşlerde memnuniyet düzeyinin yüksek olduğunu vurgulayan Özsatır, "İkinci denizaltımız olan TCG Sakarya'nın modernizasyonunun 1 Ocak 2024'te tamamlanması planlanıyor. Bu kapsamda sıradaki denizaltılar TCG 18 Mart, TCG Anafartalar ve yarım kalan modernizasyonu tamamlanması için TCG Preveze olacak" ifadelerini kullandı. Yarı ömür modernizasyon projesinin ardından gemilerin kazanacağı özelliklere değinen Özsatır, "Su yüzeyine gelmeden iletişim kurabilecek, öz savunması daha da artacak. Ağır torpidolarla daha uzak mesafelerden daha etkili bir şekilde hücum geliştirebilecek. Böylece bekaları ve vuruş güçleri artmış olacak" dedi.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

TARİHİ PAŞABAHÇE VAPURU DENİZE YENİDEN KAVUŞTU

İBB 2010 yılında Şehir Hatları filosundan çıkartılan Paşabahçe Vapuru'nu restore ederek tekrar hizmete kazandırdı. Paşabahçe Vapuru böylelikle 12 yıl sonra Haliç Tersanesi ile Koç Müzesi arasında ilk seferini yaptı.



Şehir Hatlarında 58 yıl boyunca sefer yapan ve 2010 yılında filodan çıkartılan tarihi Paşabahçe Vapuru, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç Rasathanesi'nde restore edildi. Paşabahçe Vapuru'nun suya indirilmesi

Müdürü Sinem Dedetaş, belediye başkanları ve vatandaşlar katıldı.

Törende konuşan İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu, 1952'de bu şehrin hayatına giren Paşabahçe Vapuru'nun çok

milyona çıkarttık. Yani burası bir gemi inşa edemez hale gelmişti, ama artık kendi deniz taksilerini üreten, birçok kompozit yolcu gemisinden römorköre, kılavuz tekne inşasına kadar geleceğe dönük fırsatlarını ortaya koyan, önemli bir imalat yapan tersaneye döndü.

Şehir Hatları'nın elinde olan ya da Büyükşehir Belediyesine ait olan teknelerin dışında da sektöre hizmet veren bir tersaneye dönüştü burası" diye konuştu. İmamoğlu, Haliç Tersanesi'nin yapıları, imalathaneleri ve havuzlarıyla beraber korunarak, aynı zamanda büyük bir bölümünün de İstanbul'un kültür-sanat yaşamına hitap edecek biçimde kentin en kıymetli sanat galerilerine dönüşmek üzere olduğunu ve bu sonbaharda bunları da bitireceklerini İstanbullulara duyurdu.

Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş da Paşabahçe Vapuru'nda



etkinliği 13 Ağustos Cumartesi günü Haliç Tersanesi İnşa Atölyesi'nde gerçekleşti. Etkinliğe CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu, İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu, CHP İstanbul İl Başkanı Canan Kaftancıoğlu, Şehir Hatları Genel

sevildiğini, kentin deniz sevgisinin simgelerinden olduğunu söyledi.

Haliç Tersanesi devralındığında 2019'da cirosunun 1 milyon lira olduğunu aktaran İmamoğlu, "2021 itibarıyla bunu 132



yapılan yenilemelere ilişkin bilgi verdi. Ardından Paşabahçe Vapuru'na geçilerek Haliç Tersanesi'nden Koç Müzesi'ne doğru yol alındı. Seyir halindeyken Şair Sunay Akın tarafından Paşabahçe Vapuru'nun hikayesi yolculara anlatıldı.

BEGÜM YACHTING 25'İNCİ KURULUŞ YILDÖNÜMÜNÜ KUTLADI

Begüm Yachting 25'inci kuruluş yıldönümünü Bodrum'un en güzel mekanlarından olan Mimoza Balık Restoran'da kutladı. Begüm Yachting'in CEO'su Begüm Doğulu'nun ev sahipliğinde düzenlenen gecede konuklar hem eğlendiler, hem de sohbet etme imkanı buldular.



Begüm Doğulu'nun ev sahipliği yaptığı geceye; Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanı Derya Yanık, Adalet Bakan Yardımcısı Fatma Öncü, Bodrum Kaymakamı Bilgehan Bayar, BODTO Başkanı Mahmut Kocadon, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Vekili Kenan Türkantos, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu ve DTO Meclis ve 13 No'lu Komite Üyesi Mustafa Aslan eşleri ile birlikte katıldılar. Mimoza Restoran'daki yemeğe ayrıca İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Milas Ticaret Odası önceki dönem başkanlarından iş insanı Nazmi Doğru, bürokratlar, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri, Begüm Yat çalışanları, sanatçılar ve basın mensupları katıldı.

Gecede deniz ürünlerinden oluşan çok özel bir menü servis edildi ve 25'inci yıl anısına büyük bir pasta Begüm Doğulu

tarafından alkışlar eşliğinde kesildi. Son derece neşeli bir ortamda geçen gecede sektörle ilgili son gelişmeler de değerlendirildi. Gecenin ardından geçen 25 yıl ve bu sürede yaşananlar ile ilgili Begüm Yachting CEO'su Begüm Doğulu ile röportaj yapma imkanımız oldu. İşte geçen 25 yılın ardından Begüm Doğulu'nun anlattıkları:

"25 sene önce Türkiye'nin duayeni Gino Bey'in (Yatçılık sektörünün duayeni, Gino Group'un kurucusu ve yönetim kurulu başkanı, Gino Matteo Pardo) yanında yatçılığa başladım. İngiltere'de dil eğitimi alıyordum. Üniversiteye geçiş için önce lisan yeterlilik eğitimi gerekiyordu. Gino Bey bana; 'Begüm İngilizcen çok iyi ki o zamanlarda da 1988 yılından bahsediyorum. İngilizce bilmek çok büyük artı... Gel ben seni eğiteyim, boş ver İngiltereyi' dedi. 'Tamam' dedim geliyorum, ama tabii babam çok üzülür, hoşuna gitmedi. Aldığım karar için de dedi ki; 'yalnızsın, bundan sonra, ne



istersen yap'. Böylece bir duayenle işe başladım. Babam Nesim Tibuk ile birlikte Net Holding'i kuranlardandır... O kararı aldıktan sonra babamla manevi ilişkim kesilmedi, ama maddi ilişkim bitti.

Babam bundan sonra yalnızsın dedi. 20 yaşındaydım. Gino Bey ile çalışmaya başladım. 20 yaşında hayatımla ilgili çok ciddi kararlar alıp, riskleri satın almaktan korkmadım. Beni sıfırdan başlattı; santral memurluğu yaptım, tuvaletleri temizledim, cam sildim, çay servisi yaptım, her şeyi yaptım. Sonunda şirkette genel müdür oldum. İşte 25 yıl önce genel müdür pozisyonundayken rahmetle andığım ve çok sevdiğim Gino Bey'den ayrılma kararı aldım".

Büyük duayenle çalışma hayatını noktalamaya karar veren Begüm Doğulu, ayrılma kararını şöyle anlattı: "Herhangi bir anlaşmazlık yaşamadık, ben çok heyecanlı ve hırslıydım, daha hızlı



bir köşesini verdiler. Tabi hırs yaptım, ispatladım, olmazı oldurdum. İnsan üstü çalıştım. Tekrar tekrar fuarlara gittim. Süreklilikle güvenlerini kazandım” dedi.

“HER ZAMAN EVET DİYEREK BİR YERE GELEMEZSİNİZ”

Sürekliliğin olmazsa olmaz olduğuna dikkat çeken Doğulu şunları söyledi: “Bu 25 yıl içinde adım adım bunu ilmek gibi işledim. Yabancıların ne istediğini bilerek yaklaştım. Her ülkenin kendine göre yaşama şekli var. Yurtdışına iş yapan meslektaşlarım bilir. Bu insanlar için söz çok önemlidir. Ne dediğiniz çok önemlidir. Çok netler. Benim pazarlama şeklim hiçbir zaman şu olmadı; bunu da yaparım, onu da yaparım, her şeyi yaparım. Yeter ki gel. Geldikten sonra da bu olmadı, şu olmuyor demem. Bu çok ciddi bir güvensizlik yaratır. Ben bunu hiç yapmadım. Benim bugüne gelmemdeki en büyük sebep, yapabileceğim vaatleri verdim. Hayır, demeyi bilerek bugüne geldim. Her zaman evet diyerek bir yere gelemezsiniz. İnsanlar hayırdan korkuyor, ama bazen hayır en güzel cevaptır. Sonradan hayır olacak bir evetten ise baştan hayır demek daha evladır.”

“DOĞRU OLAN EĞİLİR AMA KIRILMAZ”

Çok üzüldüğü bir anısını da bizlerle paylaşan Doğulu, bakın o anıyı nasıl anlattı: Daha şirketi yeni kurmuştu, yıl 1998... Bir Yunanlı müşterim geldi, Bozburun’dan bir yat almak istediğini söyledi. Bakım- onarım yaptırtıp Yunanistan’a götüreceğini belirtti. Çok sevinmişim çünkü bu iş benim için

dünyanın en büyük işi gibiydi. Anneme diyordum ki; ‘Bu olursa bütün hayatım kurtulacak. Şirketimin kaç yıllık parası kurtulacak’. Annem de hep, ‘hayırlısıysa olsun’ derdi. Bende kızırıyordum hatta. Ama o günden beri hep bu kelimeyi kullanırım ve hep öyle dua ederim. Devamında bu adam geldi, yatı buldu. Yatı aldık. Ondan sonra da bana yaptırıyor işleri... Bunun üzerine bana ‘Yatı sen üstüne al, yaptır, toplu ihraç et bana’ dedi. Derken yatı satan adamın icraları çıktı, yatın üstünden. Satış üstüme yapılamıyordu. Ben de krediler alıp, yurtdışına mahcup olmayalım diye çabaladım. Biri bana güvendi ya, çünkü bende güven esas.

Sonunda adam geldi yatı teslim almaya. Yarın bir test yapalım binelim yata dedi. Bir çanta parayla gelmiş direk elden verecek. Sabah bir görevli geldi, ‘sizin misafirler gitti haberiniz var mı?’ dedi. Yunanlılar gitmiş. Yalınayak koştum gittim. Yat da gitmiş. Benim bakım-onarım yaptığım sırada kalan Yunanlı müşteri temsilcisini aradım, adam dedi ki biz Türk sularından çıktık. Bana bunu nasıl yaptınız dedim. Hayat böyle dedi kapadı. Oturdum o Bozburun sahillerinde yalınayak yağmur altında ağlayarak yürüdüm, küçücük çocuk halimle. O kadar ağladım ki, annemi aradım. Anne hayırlısıyla dedin ya ben ne demek istediğini anladım. Hayırlısı değilmiş anne dedim.”

Begüm Doğulu bu olayın böyle bitmediğini belirterek sonrasında

yaşananları da şöyle aktardı: “Sonra beni çok büyük bir armatörün Yunanlı kaptanı aradı. O armatör beni çok sevdi. Türkiye’de ailesini bana emanet ederdi. Kaptanı aradım dedim ki, ‘benim başıma iş geldi. Bana yardım et’. Anlattım ve adamın adını verdim. Sonrasında ‘kaptan patronun en iyi avukatını bana verdiğini söyledi, ama ben ödeyemem dedim.

O da, ‘patronun benden para istemediğini’ söyledi. Ondan sonra da Yunanistan’ın en iyi deniz hukuku avukatını bana tahsis etti. Mahkeme bir sene sürdü, fakat ne yaptı biliyor musunuz? Kaptan beni aradı. Kaç para borcum olduğunu sordu, söyledim. Hesabıma para gönderdi. Begüm o parayı aldığımda bana gönderir demiş. Ben bütün kredi borçlarımı ödedim. Ve o kaptanla patronu beni öyle bir korudu ki, o adamı getirdiler masaya oturtular karşıma. Parayı elime verdirtiler. Ben de hemen borcumu ödedim. O gün en sevdiğim gündü. Doğru olan eğilir ama kırılmaz. İlahi adalet. O adam benim karşımda kırıldı”.

İstanbul’dan Antalya’ya kadar ofisleri olduğunu belirten Begüm Doğulu; “İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Göcek ve Antalya ofislerimiz var. Bu kadar büyümesine rağmen ben kendimi biraz daha geri çekip ekibimi sahada yalnız bırakabilirdim, ama bunu hiç yapmıyorum. Ekibim bir bakıyor sağında yat yanaşırken beni görüyor. Göcek’teki bir bakıyor teknik servisin ortasında ansızın ben. Ben her işin içindeyim.

GARANTİ BBVA VE TURMEPA İŞBİRLİĞİ İLE MAVİ NEFES PROJESİ ADRASAN'DA

İklim kriziyle mücadele ve sürdürülebilir bir dünya için çalışan Garanti BBVA, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA işbirliği ile deniz kirliliğini önlemek adına Marmara Denizi'nde başlattığı "Mavi Nefes Projesi"ni Antalya Adrasan'a da taşıyor.



Marmara Denizi'nde yaşanan müsilaj sorununu çözmek, denizlerdeki genel kirliliğin önüne geçmek ve ihtiyaç halinde farklı bölgelerde deniz kirliliğiyle mücadele etmek için hayata geçen Mavi Nefes Projesi'nde yer alan iki deniz süpürgesi müsilaj ve katı atık temizliği yapıyor.

Proje kapsamında temmuz ayından itibaren deniz turizminin yoğun olduğu Adrasan bölgesinde de faaliyete başlayan deniz süpürgesi, bölgede dört ay boyunca hem katı, hem de sıvı atık toplayarak deniz temizliği için çalışacak. İstanbul'da çalışan iki deniz süpürgesi, Marmara Denizi'nde 21 Eylül 2021– Temmuz 2022 tarihleri arasında yaklaşık 60 tonluk atığı geri dönüşüme kazandırdı.

“DÜNYAMIZA VE GELECEĞİMİZE İYİ BAKMAK İÇİN ÜZERİMİZE DÜŞENİ YAPACAĞIZ”

Konuyla ilgili bilgi veren Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı Işıl Akdemir Evlioğlu, “Garanti BBVA olarak, çalışanlarımıza, müşterilerimize, topluma ve dünyamıza karşı sorumlu olduğumuzun bilinciyle, iklim kriziyle

mücadelede sürdürülebilirliği uzun yıllardır işimizin odağına koyuyoruz. Bu kapsamda Marmara Denizi'nde yaşanan müsilaj sorununun çözümü için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı öncülüğünde kurulan, Marmara Denizi Koruma Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nda yer alan TURMEPA ile işbirliğimiz kapsamında müsilajın yayılmasını engellemek, temizlenmesini sağlamak ve genel kirliliğin önüne geçmek amacıyla geçtiğimiz Eylül 2021'de Mavi Nefes Projesini başlattık” dedi. Işıl Akdemir Evlioğlu şöyle devam etti: “Projenin ilk 9 ayında ise, Marmara Denizi'nden yaklaşık 60 tonluk atığı geri dönüşüme kazandırdık. Üç yıl sürecek projemizin henüz birinci yılı dolmadan Marmara Denizi dışında ihtiyaç bulunan bölgelere de destek olmak için kolları



aynı zamanda sıvı atık alımı da yaparak, temizleme çalışmalarına destek olmanın heyecanını yaşayacağız. Bu projeye, deniz ekosistemin iyileşmesine katkı sağlamak ve gelecek kuşaklara daha temiz denizler bırakmaya destek olmak



svadık. Bu kapsamda deniz turizminin yoğun olarak yaşandığı Antalya Adrasan Bölgesi'nde de temmuz ayından itibaren dört ay boyunca deniz süpürgesiyle

istiyoruz. Dünyamıza ve geleceğimize iyi bakmak için üzerimize düşen görevleri yapmaya devam edeceğiz”.

SELANİK-İZMİR FERİBOT SEFERLERİ BAŞLIYOR

Ege'nin iki yakası arasında İzmir-Selanik feribot seferleri başlıyor. Eylülde başlayacak seferler, haftada bir düzenlenecek.



Selanik ile İzmir arasındaki feribot seferi için geri sayım başladı. GRTimes'ın haberine göre Levante Ferries tarafından Smyrnadi Levante Feribotuyla düzenlenecek seferler, eylül ayı sonuna doğru başlayacak.

Haftada üç sefer düzenlemesi planlanan feribot hem araç, hem de yolcu taşıyacak. Açıklanan rotaya göre feribot, 2 Ekim'e kadar Midilli Adası'nda da mola verecek. Yolculuğun 12 ya da 13 saat sürmesi planlanıyor.

2015 yılında kurulan Levante Ferries, Selanik-İzmir rotası için 16 milyon Euro yatırım yaptı. 160 metre uzunluğundaki Smyrnadi Levante, 930 yolcu ve 55 araç taşıma kapasitesine sahip.

210 yatak kapasitesi bulunan feribotta 77 yolcu kabini bulunmakta. Öte yandan haberde iki şehir arasındaki seferlerin daha önce başlamasının istendiği fakat Smyrnadi Levante'nin yenilenmesi ve koronavirüs salgını nedeniyle seferlerin ertelendiği belirtildi.

İLK ADIM 2016'DA ATILMIŞTI

2016 yılında İzmir'de düzenlenen 4'üncü Türkiye-Yunanistan Yüksek Düzeyli İşbirliği Konseyi'nde dönemin Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Ahmet Davutoğlu ve dönemin Yunanistan Başbakanı Alexis Çipras, söz konusu hattın açılacağını kamuoyuna duyurmuş ve çalışmaların başlatıldığını açıklamıştı. 2019 yılında ise Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Çipras, her iki ülkenin de hattın açılması için girişimlerin hızlandırılması konusunda görüş birliğine varıldığını kamuoyuna duyurmuştu.



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



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

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



İSTANBUL TERSANESİ KOMUTANLIĞI DONANMANIN MAVİ VATAN'DAKİ “KALESİ” OLDU

İstanbul Tersanesi Komutanlığı, Cumhuriyet döneminde inşa ettiği 200'ün üzerinde askeri ve ticari gemi ile donanmanın gücüne güç katarken, Türkiye'nin 100 yıl önce Büyük Taarruz ile yaktığı bağımsızlık ateşinin yükselmesine katkı sağlıyor.



Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun zaferiyle sonuçlanan Büyük Taarruz, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olarak tarihe geçti. Bir asır önce kıt imkanlara rağmen ulus bilinciyle elde edilen zafer, Cumhuriyet'in ilanına kapı araladı. Cumhuriyet'in en büyük kazanımlarından biri yerli ve milli üretimler oldu.

Osmanlı'nın birikimi ve tecrübesinden de istifade edilen dönemde kurulan askeri tersaneler, Türk donanmasının Mavi Vatan'daki "silahı" oldu. İstanbul Tersanesi Komutanlığı da "Her fabrika bir kaledir" anlayışıyla Mavi Vatan'da donanmaya adeta "kale" oluşturan, Türkiye'nin en büyük tesisi konumunda bulunuyor.

Yerli ve milli savaş gemilerinin inşa edildiği komutanlık yerleşkesi aynı zamanda Büyük Taarruz başta olmak üzere Milli Mücadele'nin en ateşli dönemlerine tanıklık eden gemilere ev sahipliği yapıyor. Söz konusu gemilerin periyodik

bakımları da buradaki tersane işçilerince yapılıyor. Tersanedeki sessiz tanıklardan biri de İstanbul'un işgal edildiği 13 Kasım 1918'de güvertesinde Mustafa Kemal Atatürk'ün yaverine, "Geldikleri gibi giderler" diyerek Kurtuluş Savaşı'nın ilk işaretini verdiği "Kartal" istimbotu. Atatürk mirası, Türk tarihinin en sembol gemilerinden 111 yıllık Kartal istimbotunun yanı sıra Atatürk'ün vefatından önce 54 gün geçirdiği, Bakanlar Kurulu toplantılarını yaptığı Savarona yatı da tersanede yer alıyor. Türk hükümeti, yapımı 1931 yılında tamamlanan 136 metre uzunluğundaki yatı 1938 senesinde satın aldı. Dönem içinde restore edilen ve 2019 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığına devri gerçekleşen gemi, Cumhuriyet döneminde dünyada sayılı donanmaların sahip olduğu araç ve sistemlerin yerli ve milli imkanlarla hayata geçirildiği tersanedeki gemilerin yanına konuşlandırıldı.

Bu yolun özgürlük, hak, adalet, aklın ve ilimin rehberliğinde tam bağımsızlık

yolu olduğunu belirten Tuğamiral Yetkin, Atatürk'ün işgal edilmiş ata yurdunda, bağımsızlık ateşini yakarak tüm ulusu bir ülkü etrafında toplaması ve milli iradeyi hakim kılma mücadelesinin kolay olmadığına vurgu yaptı. Milli iradenin hakim kılınması uğrunda bağımsızlık ateşinin ilk kıvılcımının Kartal İstimbotu'nda yakıldığına değinen Yetkin şöyle konuştu: "Milli Mücadele'miz, o dönem Tuğgeneral Mustafa Kemal'in, Yıldırım Ordularının kapatılması ve Adana'dan trenle 13 Kasım 1918'de Haydarpaşa Garı'na gelişiyle başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nı yenik tamamlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul işgal edilmiş ve İtilaf Devletleri'nin 55 parçalık donanması Boğaziçi'ne intikal etmiştir. Bu sırada Haydarpaşa Garı'nda bulunan Mustafa Kemal, iskelede bekleyen Fransız işgal kuvvetlerine ait Kartal istimbotuna binerek, Haydarpaşa'dan Galata'ya hareket etmiştir.

Demirli savaş gemilerinin arasından geçerek ilerleyen bu botta bulunan ve üzüntü içinde ağlayan yaveri Cevat Abbas'a, Mustafa Kemal Atatürk dönerek 'Geldikleri gibi giderler.' sözünü söyler. Bu söz Kurtuluş Savaşımızın ilk işareti ve her zor şartta dahi bağımsızlık aşkı ve özgürlükten asla vazgeçmeyeceğinin bir kıvılcımı olmuştur. Geçirdiği restorasyonun ardından bizler de bu tarihi botu İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda muhafaza etmekten büyük bir onur ve gurur duyuyoruz." Yetkin, büyük zaferden sonra da "Her fabrika bir kaledir" anlayışına uygun olarak deniz ticaretine ve denizlerdeki hak ve menfaatleri koruyabilmek için güçlü bir donanmaya olan ihtiyacı milli sanayiden fıskırarak bir

TÜRK BİLİM İNSANLARININ KUZEYDEKİ LABORATUVARI “ARKTİK OKYANUSU”

Türk bilim insanları, 2'nci Ulusal Arktik Araştırma Bilim Seferi kapsamında 24 farklı örnekleme noktasında Arktik Okyanusu'nda iklim değişikliğine neden olan faktörleri araştırıyor.



Türk bilim insanları, 2'nci Ulusal Arktik Araştırma Bilim Seferi kapsamında 24 farklı örnekleme noktasında zooplankton, fitoplankton örnekleme, denizdeki kirleticilerin belirlenmesi, deniz suyu fiziksel parametrelerinin takibi, mikroplastik gibi konularda denizel alanda, atmosferik kirlilik gözlemleri, meteorolojik gözlemler, gemi ticaret rotalarının çevreye etkileri, deniz buzlarının gözlemlenmesi ve deniz memelerinin takibi konularında yaptıkları çalışmaları Arktik Okyanusu'na taşıdı. Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde, TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü koordinasyonunda gerçekleştirilen 2'nci Ulusal Arktik Araştırma Bilim Seferi, Türk bilim insanlarının kuzeydeki laboratuvar çalışması oldu. Türk bilim insanları, sefer kapsamında Arktik Okyanusu'nda iklim değişikliğine neden olan faktörleri araştırıyor.

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Çevre Mühendisi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Fatma Öztürk yaptığı açıklamada, Arktik Bölgesi'nin dünyanın diğer bölgelerine göre 2-3 kat daha fazla küresel ısınmadan etkilendiğinin altını çizdi. Araştırmalarda bunun sebeplerinden birinin de aerosol, yani halk dilinde toz adı verilen



parçacıklardan, kaynaklandığının ortaya konulduğunu kaydeden Öztürk, 40 yıl içerisinde bu toz parçacıklarının hızlı ısınmaya katkısının yüzde 0,3 derece olduğunun belirlendiğini dile getirdi. Öztürk, “Aerosolu havada asılı halde bulunan kirleticiler olarak adlandırmak mümkün. Kısa ömürlü iklim baskılayıcıları olarak da adlandırılabilir. Aerosoller, kimyasal kompozisyonun da küresel ısınmadaki etkilerini belirleyen bileşenlerinden biri. İçinde bulunan kara karbon olarak adlandırdığımız güneş ışığını absorbe ederek sıcaklığın artmasına sebep olurken, içinde bulunan sülfat miktarı ışığı dağıtarak küresel ısınmanın tam tersi yönünde küresel soğumaya sebep oluyor” ifadelerini kullandı.

Doç. Dr. Öztürk, özellikle son yayınlanan uluslararası iklim değişikliği panel raporunda, organik karbonun bazı durumlarda ısınmaya bazı durumlarda ise soğumaya sebep olduğunun ortaya konulduğunu, dolayısıyla organik karbonun kimyasal kompozisyonunun, yani hangi bileşenlerin ısınmaya, hangilerinin soğumaya sebep olduğunun belirlenmesinin iklimle ilgili olarak gelecek yıllarda yapılacak projeksiyonlarda çok büyük önem kazandığını vurguladı. Bu projedeki amaçlarının, Arktik Bölgede, arka planda organik karbon partikül

maddenin içerisini oluşturan organik karbonun hangi bileşenlerden meydana geldiğini bulabilmek olduğunu kaydeden Öztürk, “Bunu bulduktan sonra da bu bileşenlerin hangi kaynaklarla bu bölgeye ya da atmosfere taşındığını ve atmosfere salındığını belirlemek önemli. Dolayısıyla bu topladığımız partikül madde örnekleriyle önce kimyasal kompozisyonu belirleyip, sonra da bazı modellerle hangi hava akımlarıyla kirlendiğini ve buraya taşındığını belirleyebilmek esas. Eğer kirleticilerin kaynaklarını belirleyebilirsek, o kaynakları kontrol altına almak ve iklim kriziyle mücadele etmek daha kolay olacak” değerlendirmesinde bulundu.

“SEFERDE 24 İSTASYONDA ÇALIŞMA YAPMA FIRSATI BULDUK”

2'nci Ulusal Arktik Bilimsel Araştırma Seferi'nde çevresel izleme projelerini yürüten TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü'nden Dr. Atilla Yılmaz ise seferde yaptıkları projelere gemiyle hareket anından itibaren başladıklarını ifade etti. Örnekleme noktalarından deniz suyu örnekleri aldıklarını ve bu örneklerde çeşitli parametrelere baktıklarını dile getiren Yılmaz, “Bunun dışında suda yaptığımız anlık ölçümler var, çözünmüş oksijen, sıcaklık, iletkenlik gibi parametreler de sonuçları değerlendirmemize yardımcı oluyor. Dünyada oksijenin önemli bir kısmı okyanuslardaki fitoplanktonlardan kaynaklanıyor ve bunun en basit göstergesi de bünyelerinde bulundukları klorofil, nasıl ki bitkilerde klorofil rengi veriyorsa bizde aslında ölçtüğümüz klorofil miktarından onun yoğunluğuna dair fikir edinebiliyoruz” yorumunu yaptı. Yılmaz, “Kuzey Kutup Bölgesi'nde Barents Denizi gibi büyük bir

TÜRDEF'TEN ŞEHİR HATLARI GENEL MÜDÜRÜ'NE ZİYARET

Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu üyeleri 23 Ağustos Salı günü İBB Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş'ı makamında ziyaret etti.



Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan başkanlığındaki heyette; TÜRDEF Sayman Yönetim Kurulu Üyesi Aslı Arslan, Yönetim Kurulu Sayman Yardımcısı Murat Şahin, Genel Sekreter Nuri Koray Kurun, Genel Sekreter Yardımcısı Ayşe Olcay ve Yönetim

Kurulu Üyesi Garip Erdoğan yer aldı. Ziyarete Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut da katıldı.

İBB Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş ve ekibi tarafından ağırlanan TÜRDEF yönetiminin öncelikli gündeminde Kartal İstimbotu ve İsmail Hakkı Durusu'nun mezarı vardı.

İsmail Hakkı Durusu'nun adının verildiği geminin bakım- onarım ve restorasyonunun yapıldığını belirten Sinem Dedetaş önümüzdeki senenin başlarında vapurun denizle buluşacağını müjdesini verdi.

Aynı dönemde mezar için de ellerinden geleni yapacaklarını söyleyen Dedetaş Kartal İstimbotu'nun sergileneceği yer konusunun Başkan Ekrem İmamoğlu'nun önünde olduğunu vurguladı. TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan tarafından hem TÜRDEF, hem de üye dernekler için belediyeden yer talebinde de bulunuldu.

Ziyaretin sonunda Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş'a hem TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan, hem de Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut tarafından hediye takdim edildi.

WAGENBORG TOWAGE FİLOSUNU UZMAR RÖMORKÖRÜ İLE GÜÇLENDİRİYOR

Wagenborg Towage, Eemshaven'daki filosuna UZMAR yapımı 80 tonluk yeni bir çekme römorkörü ekliyor.



Wagenborg Towage, UZMAR filosundan 80 tonluk baba çekme ASD 3280 römorkör satın aldı. Bu yeni römorkör ile Wagenborg, Eemshaven ve EMS bölgesindeki römorkör pazarındaki

konumunu güçlendiriyor. Teslim sözleşmesi 17 Ağustos'ta UZMAR'ın İstanbul Ofisi'nde imzalandı ve römorkör 21 Ağustos'ta Türkiye'den Eemshaven'a hareket etti.

UZMAR Filosunda "Anka 8" ismiyle görev yapan römorkörün yeni ismi "Waterlines" olacak ve hali hazırda ağırlıklı olarak Hollanda ve Almanya'da faaliyet gösteren altı römorkörden oluşan Wagenborg Towage filosundaki en büyük römorkör olacak. 80 tonluk çekme gücüne sahip römorkör, 2020 yılında UZMAR Tersanesi tarafından Türkiye'de inşa edilmiş ve İstanbul Ambarlı Limanı'nda görev yapmak üzere UZMAR Filosuna teslim edilmişti. ASD 3280 römorkör, modern tasarımıyla yüksek manevra kabiliyetine ve yüksek performansa sahip. Operasyonel esnekliği sayesinde römorkör, liman ve terminal operasyonları, eskort operasyonları, yangınla mücadele operasyonları ile kıyıda ve açık deniz de çekme operasyonlarında kullanılabilir.

Kapsamlı desteklere ihtiyacımız var



* AYŞEM ULUSOY

2022 Mart ayı itibarıyla Rusya-Ukrayna arasında başlayan savaşın etkileri bölgemiz özelinde lojistik faaliyetlerde aşılması gereken sorunlar yarattı. Geçtiğimiz birkaç ay içinde taşımacılık faaliyetleri açısından yaşananları özetlemek gerekirse taşımacılığın her modu açısından ciddi anlamda kriz yönetimi gerektiren bir süreç olduğunu söyleyebiliriz. Belli güzergahlarda durma noktasına gelen taşıma faaliyetlerinin yanı sıra yükselen petrol fiyatları maliyet sorununu da beraberinde getirdi.

Savaş öncesinde bölgeye yapılan taşımalarda Rusya ve Belarus güzergahında Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna bağlantılı Batı Karayolu Koridoru kullanılan en önemli rotalar arasında yer almaktaydı. 2021'de bu koridoru 16 bin 369 araç kullanırken, tercih edilen ikinci güzergâh Karasu ve Odessa arasındaki Karadeniz Ro-Ro hattı idi. Bu güzergâhta Rusya'ya yapılan taşımacılığın maliyeti 4 bin dolar,

taşıma süresi ise yedi gün sürmekteydi. Sektörümüz açısından bu önemli güzergahın savaşla birlikte kapanması bölgeye yapılan taşımalarda Doğu Kara Koridoru'ndaki yükün daha da artmasına ve Rusya, Belarus ve Orta Asya'ya yük taşıyan TIR'ların alternatif rota olarak Gürcistan hatlarına yüklenmesine neden oldu.

YOĞUNLUĞU KALDIRABİLECEK LOJİSTİK ALTYAPIYA İHTİYAÇ VAR

Özellikle savaşın başladığı mart ayında Rusya ile yaptığımız ithalat yüzde 62 oranında artış göstererek 4 milyar 112 milyon dolar olarak gerçekleşti. 2022'nin ilk 7 ayında ise Rusya ile gerçekleşen ithalatımız 32 milyar dolara, ihracatımızsa 3,8 milyar dolara yükseldi. Türkiye'nin hem Ukrayna, hem de Rusya ile toplam ticaret hacmi ise 40 milyar doların üzerindedir. Dolayısıyla savaş sonrası bölgeyle artış gösteren ticari faaliyetlerimizi göz önünde bulundurursak, bahsettiğimiz yoğunluğu kaldıracak lojistik altyapıya ve desteklere ihtiyaç duyulmaktaydı.

Ayrıca artan ticari faaliyetlerimiz nedeniyle limanlarımızda ve depolarda ciddi anlamda kapasite yükü oluştuğunu gördük. Bu doğrultuda 9 Ağustos 2022'de yürürlüğe giren 'Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik' denizyolu taşımacılığının kombine taşımacılıktaki payının artırılması ve karayoluyla taşınan yüklerin denizyoluna aktarılmasını desteklemek amacıyla taşımaktadır. Yayımlanan destek yönetmeliğiyle savaş sonrası kapanan Doğu Karayolu Koridoru nedeniyle Gürcistan hattında yaşanan yığılma ve karayolunun işler vaziyetteki rotalarında var olan baskıyı azaltması hedeflemektedir.

Karasu-Port Kavkas ve Samsun-Port Kavkas arasında yeniden başlayan Ro-Ro seferleri gemi sayımızın yeterli düzeyde olmaması ve limanlarımızın

yetersizliği nedeniyle taşımacılık yükünü azaltma konusunda maalesef yeterli çözümü sunamamaktadır. Bu duruma savaş nedeniyle liman ve pilotaj-römorkaj ücretlerinde yaşanan artış eklenince ihracatçımız, ithalatçımız ve taşıma işleri organizatörlerimiz açısından ciddi anlamda maliyet kalemleri oluşmaktadır.

Gemilerin donatanlarına verilecek destek ülkemiz ile diğer ülkeler arasında kurulan hatlarda konteyner hariç yük taşıma birimlerini taşıyan gemileri kapsamakta, kabotaj hattında yapılan taşımaları ise kapsamamaktadır.

Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik, geminin sefer yaptığı her 10 deniz mili için römork-tanker başına 2 dolar olarak belirlenmiş olup, yeni hatlar için geçerli olacağı belirtilmiştir. Mesafenin 20 milin altında olması durumunda ise yük birimi başına 20 dolar teşvik ödenmesine karar verilmiştir.

Ayrıca mevcut hatlara ve bu hatların devamı niteliğinde kurulan hatlara Düzenli Sefer Desteği verilmemesi aylık sefer sayısının yüzde 50 artırılması istisnasına bağlanmıştır. Yeni hatlarda ayda asgari dört sefer zorunluluğu bulunurken, destek belgesi her bir gemi için iki yıl süre için düzenlenmesine karar verilmiştir.

Ro-Ro sektörü açısından desteğin yeni hat açma planı olan firmalar açısından olumlu tarafları olmakla birlikte Rusya ile artan transit taşımalarda özellikle İtalya gibi ülkelerin Türkiye'yi aktarım limanı olarak kullandığı düşünülürse savaş sonrası denizyolu ticaretimizin ekonomimiz açısından önemi artan bir mod olduğunu ve sektörümüzün kapsamlı desteklere ihtiyaç duyduğunu söyleyebiliriz.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

İstanbul: En önemli küresel yakıt ikmali merkezlerinden biri...



* **SOFIA KONSTANTOPOULOU**

En önemli yerel ve uluslararası bunker (yakıt ikmali)/enerji ve denizcilik şirketlerinden bazıları, Yeni Bölgesel Dinamikler ve Yeşil Denizciliğin Geleceğine Geçiş Konferansı'na katılarak, Türkiye'den ve dünyanın dört bir yanından gelen yaklaşık 200 sektör paydaşına görüşlerini aktardı. Söz konusu etkinlik 22 Haziran'da İstanbul, Türkiye'de bulunan son derece gösterişli Raffles Otel'de gerçekleştirildi. İstanbul önemli küresel yakıt ikmal merkezlerinden biri... IBIA'nın varlığı ve yerel ve uluslararası çok sayıda katılımcı ve ziyaretçinin katılımı, İstanbul'un, en önemli küresel yakıt ikmali merkezlerinden biri olduğunun da altını çizdi.

SPONSORLARIMIZA TEŞEKKÜR EDERİZ

Konferans, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlendi. IBIA olarak

platin sponsorumuz Petrol Ofisi'ne, altın sponsorumuz Alkagesta'ya, gümüş sponsorumuz Socar'a, bronz ve registrasyon sponsorumuz Castrol'e, bronz sponsorumuz Unerco'ya, yakalılık ve rozet sponsorumuz Metanol Enstitüsü'ne, kalem ve bloknot sponsorumuz SeaWorld'e, sunum klasörlerimiz için Tüfekçi Hukuk Bürosu'na, çanta sponsorumuz olan Asmira Bunker'e ve desteklerini esirgemeyen derneklerimiz; Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR), Gemi Mühendisleri Odası ve Türk Armatörler Birliği, Kosder, Genç Denizcilik Profesyonelleri Derneği'ne ve medya sponsorlarımıza destek ve katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

* **IBIA PAZARLAMA VE ETKİNLİKLER KÜRESEL BAŞKANI**

AĞUSTOS 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	733.000	940.000	1.200.000
Piraeus	526.000	960.000	1.152.000
Malta	658.000	797.000	1.185.000
Novorossissk	564.000	805.000	1.087.000
Ceuta	622.000	795.000	1.194.000
Gibraltar	626.000	795.000	1.198.000
Rotterdam	493.000	730.000	1.056.000
Fujairah	475.000	860.000	1.305.000
Singapore	488.000	765.000	990.000
Brent 101.45			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	683.000	902.000	1.198.000
Piraeus	537.000	860.000	1.084.000
Malta	585.000	773.000	1.156.000
Novorossissk	516.000	765.000	1.120.000
Ceuta	556.000	778.000	1.173.000
Gibraltar	560.000	778.000	1.177.000
Rotterdam	518.000	715.000	1.056.000
Fujairah	475.000	780.000	1.320.000
Singapore	502.000	728.000	1.005.000
Brent 92.34			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	683.000	880.000	1.170.000
Piraeus	538.000	875.000	1.042.000
Malta	625.000	767.000	1.078.000
Novorossissk	514.000	768.000	1.076.000
Ceuta	614.000	775.000	1.096.000
Gibraltar	618.000	775.000	1.120.000
Rotterdam	492.000	705.000	982.000
Fujairah	470.000	785.000	1.280.000
Singapore	482.000	730.000	935.000
Brent 97.12			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	687.000	945.000	1.230.000
Piraeus	530.000	925.000	1.126.000
Malta	562.000	772.000	1.220.000
Novorossissk	520.000	808.000	1.152.000
Ceuta	570.000	776.000	1.246.000
Gibraltar	574.000	776.000	1.250.000
Rotterdam	523.000	716.000	1.130.000
Fujairah	475.000	795.000	1.375.000
Singapore	494.000	759.000	1.105.000
Brent 100.23			

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



HİDROJEN YAKITLI DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YENİ GELİŞMELER YAŞANIYOR

Hidrojenin alternatif yakıt olarak kullanılmasına yönelik geliştirilen Interreg Kuzey-Batı Avrupa H2Ships Projesi başlatıldı.



Ulaşım sektöründe sera gazı emisyonlarının azaltılması, iklim değişikliği ve hava kalitesi açısından büyük önem arz ediyor. Deniz taşımacılığı, Avrupa iç navlununun %84'lük kısmını oluşturan Kuzey-Batı Avrupa'da toplum ve taşınan yükler için kilit bir rol oynuyor.

Bununla birlikte, iç sularda faaliyet gösteren gemilerin neredeyse tamamında, dizele benzer şekilde CO₂, nitrojen oksitler (NOx), partikül madde (Particulate Matter-PM) ve kükürt dioksit (SO₂) emisyonuna sebep olan mazot (gasoiil) kullanılmaktadır. İç suyolları ve deniz taşımacılığı sektörleri bu nedenle daha çevre dostu olma konusunda büyük potansiyele sahip.

Hidrojen ile sevk sağlayan teknolojilerin geleneksel yanmalı motorlara göre önemli avantajları bulunuyor. Hidrojen, herhangi

bir emisyon oluşturmadan mekanik veya elektrik enerjisine dönüştürebiliyor. Ayrıca hidrojenli sevk sistemleri sessiz çalışmakta olup daha az bakım gerektiriyor.

Hidrojen ile çalışan sevk sistemleri, piyasa olgunluğuna yakın ve deniz taşımacılığının yüksek verimlilik ve yüksek enerji yoğunluğu ile tamamen dekarbonizasyonuna olanak sağlayan tek seçenek olarak karşımıza çıkıyor. Bu yakıtların alımı özel bir altyapı gerektirirken öngörülebilir rotaları ve diğer sektörlerle olan yakınlığı ile su taşımacılığının, hidrojen seçeneğine uygun olduğu değerlendiriliyor.

Bu kapsamda, hidrojenin alternatif yakıt olarak kullanılmasına yönelik Interreg Kuzey-Batı Avrupa H2Ships Projesi'nde yaşanan gelişmeler büyük önem arz ediyor. Söz konusu proje, bölgede

hidrojen yakıt ikmali ile sevkiyatın teknik ve ekonomik fizibilitesini göstermek ve teknolojik altyapı açısından doğru bir pazara giriş koşullarını belirlemek amacıyla başlatıldı.

Projenin başlatılmasının akabinde, H2Ships'in bir parçası olarak iki pilot projenin uygulanması, Amsterdam ve Belçika'da hidrojenle çalışan yeni bir liman gemisinin inşa edilmesi, rüzgar çiftliği bakım gemilerine güç sağlanması ve yeni inşa edilen bir hidrojen yakıt ikmal istasyonunun güvenli ve verimli çalışmasını sağlamak için yardımcı ekipman kurulması planlanıyor.

Projenin toplam bütçesi 6,33 Milyon Euro olmakla birlikte 2019 ile 2022 yılları arasında Kuzey-Batı Avrupa ülkelerinden 3,47 Milyon Euro tutarında destek aldı. H2Ships projesinin 5 ülkeden 13 ortağı bulunmakla birlikte Avrupa Enerji Araştırmaları Enstitüsü tarafından koordine ediliyor.

Mart 2022 ayında başlayan ihale sürecinin ardından Neo Orbis yolcu gemisinin inşası için yeni nesil tersaneler Ağustos 2022 ayında seçildi. Amsterdam Limanı'nda çalışacak geminin, hidrojenin ürettiği elektrikle 2023 yılı başlarında Amsterdam kanallarında ve Amsterdam ile Ijmuiden arasındaki bölgede çalışacak şekilde tasarlandığı ifade edildi.

Söz konusu projenin uygulama aşaması Avrupa limanlarının yeni nesil yakıtlara entegre olması sürecinde kilometre taşı olmakla birlikte yaratacağı ekonomik imkanlar da denizcilik sektörüncü yakından takip edilecek.

(Kaynak: Interreg North-West Europe H2Ships Resmi İnternet Adresi, TradeWinds)

TEMİZ DENİZLER İÇİN İMZALAR ATILDI

Kasım 2021 ayında düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Taraflar Konferansı 26'ncı Oturumu'na (Climate Change Conference of the Parties-COP26) katılan ülkeler arasında anlaşma imzalandı.



Söz konusu anlaşma ile denizcilik sektöründe dekarbonizasyon ve temiz hava politikaları arasındaki sinerjiyi sürdürmenin ve bu sinerjiyi Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi (Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL) uyarınca gemilerden kaynaklanan kirliliğin

azaltılmasıyla ilgili mevcut önlemler kapsamında oluşturmanın faydalarına dikkat çekildi. Ayrıca önümüzdeki on yıllık süreçte temiz denizcilik yakıtlarını, sıfır emisyonlu gemileri ve alternatif sistemleri desteklemenin önemine dikkat çekilmiş olup dekarbonizasyonun mümkün olduğunu göstermek için uluslararası bir koalisyonun kurulmasına ihtiyaç duyulduğu vurgulandı. Bahse konu deklarasyonla, iki veya daha fazla liman arasında sıfır emisyonlu deniz yolları olan yeşil deniz taşımacılığı koridorlarının kurulması desteklenecek.

Yeşil koridorların getireceği yakıt tasarrufunun yanı sıra bağlantı kurulan limanlar arası ticari faaliyetin de

artıracağı ve böylelikle ekonomik gelişme sağlayacağı öngörülmüştür.

Clydebank Deklarasyonunun imzalanmasının ardından Rotterdam ve Singapur Denizcilik İdaresi düşük ve sıfır karbonlu denizcilik adına dünyanın en uzun yeşil koridorunu geliştirmek üzere anlaşta. Bu kapsamda, 1 Ağustos 2022 tarihinde Singapur Denizcilik İdaresi ile Rotterdam Limanı arasında bir memorandum imzalanmış olup, 2027 yılına kadar sürdürülebilir denizciliğin oluşturulmasına yönelik tedarik zincirindeki paydaşlar bir araya getirilecek.

(Kaynak: Britanya Hükümeti Resmi İnternet Adresi, TradeWinds)

HYNOVERA PROJESİ'NİN FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARI BAŞLATILDI

Denizcilik sektöründe kullanılmak üzere yenilenebilir enerji üretimi talep ediliyor.



Almanya merkezli yeşil hidrojen üretim şirketi ile enerji sektöründe faaliyet gösteren Fransız mühendislik ve teknoloji şirketi tarafından, endüstriyel ölçekte havacılık ve denizcilik sektörlerinde kullanılmak üzere yenilenebilir yakıtlar üretmeyi hedefleyen Hynovera Projesi'nin fizibilite çalışmaları başlatıldı.

Toplam hacmi yaklaşık 460 milyon € (467 milyon \$) olan Hynovera Projesi kapsamındaki çalışmaların, Fransa'da bulunan eski Provence kömür yakıtlı elektrik santralının sahasında gerçekleştirileceği belirtildi. Proje, enerji dönüşümü kapsamında endüstriyel bir yenileme oluşturmak için yerel makamlar,

devlet ve proje sahibi firmalar tarafından imzalanan bölgesel paktın bir parçası olarak tanımlanıyor.

Mayıs 2021 ayında imzalanan mutabakat anlaşmasına kapsamında söz konusu şirketler, Hynovera Projesi'nin bir bölümü olan "BioTfuel" teknolojisini endüstriyel ölçekte uygulayan dünyadaki ilk şirketler arasında yer alıyor. BioTfuel teknolojisi, ekolojik olarak tasarlanan ormanlardan elde edilen ahşaptan yeşil parafin veya yeşil dizel gibi yenilenebilir yakıtların üretilmesine olanak tanıyor.

(Kaynak: World Maritime News)

1 Ocak – 26 Ağustos 2022 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2022	ŞUBAT 2022	MART 2022	NİSAN 2022	MAYIS 2022	HAZİRAN 2022	TEMMUZ 2022	AĞUSTOS 2022
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ALMANYA (BREMEN) YUNANİSTAN (ASPROPIRGOS)	İTALYA (AUGUSTA)	İTALYA (SAVONA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ROMANYA (KÖSTENCE)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ROMANYA (KÖSTENCE)
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 AĞUSTOS)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Ağustos)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	5 Tutulma (135 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0 Tutulma (10 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	1 Tutulma (108 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0 Tutulma (61 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



Simsekler

Genel Kumanyacılık ve Dış. Tic. San. A.Ş.

Türkiye

Kalite asla tesadüf değil;
Yüksek dikkat ve samimi gayretin
becerikli uygulanmasıdır

'den beri
1976



General Ship Supply



Cruise Ship Supply



Offshore Ship Supply



Safety Services



General Cleaning
Services



Fumigation Services



Navy &
Naval Ship Supply



Transit Ship Spare &
Logistics Services



Shipyard Brokerage &
Agency Services



Underwater Repairs
& Services



Rental Services



Ship Repair &
Technical Services

Merkez Ofis:

Kultur Mahallesi 240 Sk. No:1 Kat:3 D:7, 35800 Aliğa / İZMİR - TÜRKİYE
T. + 90 232 616 16 92 (pbx) | F. + 90 232 616 36 27
info@simseklerltd.com.tr | www.simseklerltd.com.tr

A MEMBER OF





ULUÇ KEDME *

Yaz döneminin sonuna geldiğimiz ve yılın son çeyreğine yaklaştığımız bu günlerde gözler piyasaların yönünün tekrar yukarı ivme yapıp yapmayacağına kenetlenmiş durumdadır. Bu esnada son çeyreğe yaklaşırken, navlunlarda olan düşüşlerin hali ile endeksleri de aşağı yönlü etkilediğini görmekteyiz.

Navlunlardaki düşüş, endeksleri de etkiledi

Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda son üç ay öncesine kıyasla kayıplar %43 oranında gözlenirken, son bir ay öncesine kıyasla negatif yönde %22 seviyelerindedir. 38k tonaj gemilerde günlük kira getirilerinin ortalamada 16.000 Amerikan Doları seviyelerinde olduğunu görüyoruz. 28k tonaj gemilerde ise rakamlar yaklaşık 14.000 Amerikan Doları seviyelerindedir. Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise son üç ay öncesine göre %37 civarı son 1 ay öncesine göre ise yaklaşık olarak %15 seviyelerinde negatif seyir halinde olduğundan bahsedebiliriz ki, günlük kira getirilerinde ortalama da 18 bin Amerikan Doları seviyelerinden bahsetmemiz mümkün. Genel ortalama da Baltık Kuruyük Endeksi'ne baktığımızda ise, özellikle hacimsel olarak Capesize ve Panamax endekslerindeki düşüşlerden de sebep son üç ay öncesine göre kayıplar % 64, son bir

ay öncesine göre kayıplar ise % 47 civarıdır. Emtia tarafına baktığımızda, brent petrolde ABD başta olmak üzere dünya genelinde güçlenmeye devam eden resesyon endişeleri ve enflasyona yönelik belirsizliklerden sebep düşüş görmeye birlikte olası bir resesyon durumunda düşüşlerin daha da sert olacağı yorumlanmaktadır.

Demir çelik ve hurda fiyatlarında da düşüşlerin devam ettiğinden bahsetmek mümkün olmak ile birlikte özellikle Sub-Continent Bölgesi'nde yaşanan ekonomik kriz sebebi ile rakamlarda düşüş eğilimi devam etmektedir.

Eylül sonrası özellikle ülkelerdeki enflasyon süreçleri, alınacak tedbirler ve beraberinde özellikle bizleri ilgilendiren Karadeniz Bölgesi açısından Rusya/ Ukrayna arası sürecin nasıl devam edeceğini gözlemleyip, piyasa hakkında daha iyi analiz yapma şansımız olacaktır.

AĞUSTOS 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
NEW ORLEANS	180.960	2015	CHINA	BULK	JAPANESE	33,20
SANTA BARBARA	179.492	2015	CHINA	BULK	JAPANESE	33,20
NATHAN BRANDOM	56.489	2013	CHINA	BULK	TURKIYE	18,20
ZHONG LIANG DONG NAN	52.551	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	11,80
DEM FIVE	31.842	2002	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	11,00
BISCAYNE LIGHT	24.341	1997	JAPAN	BULK	TURKISH	7,20
PRINCESS JASMINE	73.867	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	6,00
STH ATHENS	60.508	2015	JAPAN	BULK	NA	330,0 *
STH CHIBA	60.456	2017	JAPAN	BULK	*	*
STH LONDON	60.446	2015	JAPAN	BULK	*	*
STH OSLO	60.404	2018	JAPAN	BULK	*	*
STH MONTREAL	60.362	2018	JAPAN	BULK	*	*
STH KURE	60.309	2016	JAPAN	BULK	*	*
STH NEW YORK	60.309	2015	JAPAN	BULK	*	*
STH TOKYO	60.309	2016	JAPAN	BULK	*	*
STH SYDNEY	60.309	2016	JAPAN	BULK	*	*
PAXI	28.734	2010	JAPAN	BULK	NA	15,80
BONANZA YR	76.465	2006	JAPAN	BULK	NA	16,50



CRETE TRADER	53.428	2009	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	16,20
ANASTASIA S	52.808	2004	JAPAN	BULK	INDIAN	16,30
NORD MONTREAL	36.570	2012	JAPAN	BULK	NA	22,50
GLOBAL AQUARIUS	28.328	2010	JAPAN	BULK	NA	14,80
ALTHEA	24.999	1999	JAPAN	BULK	TURKISH	8,10
CELINE OLDENDORFF	93.018	2010	CHINA	BULK	INDIAN	1,80
LILA TOKYO	79.387	2010	CHINA	BULK	NA	1,50
FORTUNE UNION	73.729	1998	JAPAN	BULK	NA	8,50
DAYANG CONFIDENCE	63.127	2017	CHINA	BULK	NA	30,00
SOHO MANDATE	61.436	2016	CHINA	BULK	CHINESE	31,00
SHUN XIN	56.933	2010	CHINA	BULK	NA	16,70
OREO	55.430	2008	JAPAN	BULK	GREEK	19,30
JUN DE	34.420	2011	KOREA	BULK	CHINESE	16,30
ATINA	159.500	2015	CHINA	TANKER	NORWEGIAN *	225,5 *
ISTANBUL	159.500	2015	CHINA	TANKER	*	*
AYSE C	158.060	2020	KOREA	TANKER	*	*
ZEYNEP	158.060	2020	KOREA	TANKER	*	*
RIDGEBURY MARY SELENA	146.427	2006	JAPAN	TANKER	GREEK	31,00
ELANDRA FJORD	51.408	2011	KOREA	TANKER	NA	25,00
ELANDRA BALTIC	51.406	2011	KOREA	TANKER	NA	25,00
DEE4 DOGWOOD	47.399	2008	JAPAN	TANKER	NA	44,0 *
DEE4 CEDAR	45.994	2010	JAPAN	TANKER	NA	*
MARAN ANDROMEDA	320.472	2005	KOREA	TANKER	SINGAPORE	37,00
OBERON	106.004	2006	KOREA	TANKER	NA	25,40
BARONESS	105.335	2011	JAPAN	TANKER	NA	34,50
RIDGEBURY ROSEMARY E	50.261	2009	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	22,00
RIDGEBURY ALEXANDRA Z	50.250	2009	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	22,00
RIDGEBURY CINDY A	50.162	2009	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	22,00
ESTHER	36.990	2005	KOREA	TANKER	GREEK	11,50
KIONI	310.389	2004	JAPAN	TANKER	NA	29,50
ASTRO POLARIS	159.073	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	21,50
ASTRO PHOENIX	159.055	2004	KOREA	TANKER		21,50
DOLVIKEN	159.058	2012	KOREA	TANKER	TURKIYE	42,40
BLUE PRIDE	115.048	2004	KOREA	TANKER	NA	23,00
JAG LYALL	110.531	2006	CHINA	TANKER	CHINESE	26,20
ORACLE	105.380	2008	JAPAN	TANKER	NA	28,70
GRAND	50.129	2008	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	19,00
LARGO SUN	49.990	2016	KOREA	TANKER	GREEK	35,00
PATAGONIAN MYSTIC	49.414	2005	JAPAN	TANKER	NA	13,80
CHALLENGE PHOENIX	47.786	2007	KOREA	TANKER	GREEK	18,00
HAFNIA ROBSON	40.014	2004	JAPAN	TANKER	TURKIYE	12,00
HAFNIA ADAMELLO	40.002	2004	JAPAN	TANKER		12,00
BALTIC FAVOUR	37.105	2006	KOREA	TANKER	NA	14,30
ATLANTIC SYMPHONY	36.684	2009	KOREA	TANKER	NA	68,0 *
ATLANTIC CANYON	36.677	2009	KOREA	TANKER	*	*
ATLANTIC JUPITER	36.677	2009	KOREA	TANKER	*	*
ATLANTIC SIRIUS	36.677	2010	KOREA	TANKER	*	*
RHAEO RAPID	13.224	2008	KOREA	TANKER	NA	7,00

ECO LEADER	299.999	2016	KOREA	TANKER	UAE	82,00
TORILL KNUITSEN	123.166	2013	KOREA	TANKER	JAPANESE	112,00
NICHOLAS	115.577	2007	JAPAN	TANKER	CHINESE	26,80
SONGA CORAL	107.081	2005	JAPAN	TANKER	NA	25,00
SUPER SAPPHIRE	99.876	2009	KOREA	TANKER	KOREAN	26,00
BW LARA	73.495	2004	CHINA	TANKER	GREEK	NA
GSS	73.072	2000	KOREA	TANKER	UAE	NA
SUNNY BAY	50.661	2008	KOREA	TANKER	CHINESE	17,70
SEAEXPLORER	39.975	2003	KOREA	TANKER	TURKIYE	9,00
NORTHERN PRELUDE	4.616	2009	KOREA	CONT.	SWISS	65,00
CSBC KAOHSIUNG 1188	2.940	2023	TAIWAN	CONT.	TAIWAN	54,00
CSBC KAOHSIUNG 1187	2.940	2023	TAIWAN	CONT.	TAIWAN	54,00
CSBC KAOHSIUNG 1186	2.940	2023	TAIWAN	CONT.	TAIWAN	54,00
CSBC KAOHSIUNG 1185	2.940	2023	TAIWAN	CONT.	TAIWAN	54,00
MARINE TARABA	1.708	2008	JAPAN	CONT.	NA	28,00
ASIATIC REUNION	1.049	2008	KOREA	CONT.	FAR EASTERN	18,50
NORTHERN DECISION	3.534	2008	CHINA	CONT.	SWISS	44,00
SONGA OCELOT	1.706	2007	GERMAY	CONT.	NA	30,10
JOHANNA SCHULTE	9.403	2013	CHINA	CONT.	SWISS	NA
JUDITH SCHULTE	9.403	2013	CHINA	CONT.	*	*
CAP CAPRICORN	3.884	2013	CHINA	CONT.	FRENCH	75,00
A ROKU	1.708	2008	JAPAN	CONT.	VIETNAMESE	30,00
X-PRESS YAMUNA	1.162	1998	POLAND	CONT.	MIDDLE EASTERN	NA
HARBOUR EXPRESS	560	1998	JAPAN	CONT.	NA	10,00

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 565-575	US\$ 575-585	US\$ 585-595
HİNDİSTAN	US\$ 555-565	US\$ 565-575	US\$ 575-585
PAKİSTAN	US\$ 545-555	US\$ 555-565	US\$ 565-575
TÜRKİYE	US\$ 235-245	US\$ 245-255	US\$ 255-265

AĞUSTOS 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
CAPTAIN VENIAMIS	171.448	23118	2002	23118	"AS IS" SINGAPORE	550
OKRA	171.199	20.737	1999	BULKER	As Is Korea	590

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

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

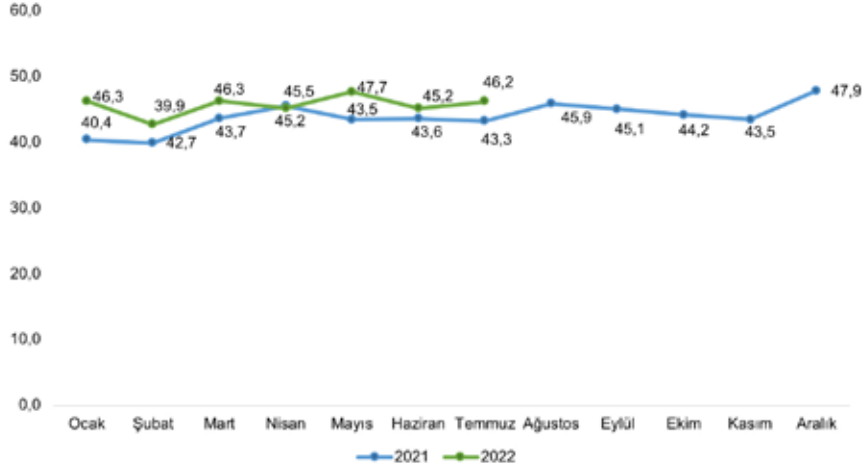
Dünyanın en büyük 100 limanından biri olan MIP, Türkiye'de lider konumdadır.
MIP, one of the top 100 ports of the World, is in the leading position in Turkey.



2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,7 artış göstererek 46.198.493 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Temmuz 2022



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,3 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,2 artarak 12.495.152 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %11,4 artarak 21.424.289 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,3 artarak 33.919.441 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Temmuz 2022

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Temmuz	2021	12.105.028	3,2%	19.228.591	11,4%	31.333.619	8,3%
	2022	12.495.152		21.424.289		33.919.441	
Ocak - Temmuz	2021	88.786.726	0,5%	131.209.799	8,1%	219.996.525	5,1%
	2022	89.247.575		141.899.948		231.147.523	

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)*



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



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



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

29.08.2022

35. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da yüzde 8,5 civarı bir düşüş kaydetti ve 810 puandan 742 puana geriledi. Düşüş genel olarak ticarete yavaşlamadan kaynaklandı denilebilir ama özel olarak bakarsak, Batı'dan Doğu'ya gelişlerde navlunların düşük olması, Karadeniz'de navlunları artık istikrar kazanmaya başlaması, kuraklıktan ötürü Tuna sisteminden yük akışlarının zayıflaması, Rus buğdayının hala fiyat olarak yüksekte kalması ve nehir işlerinin önünü kesmesi ve son olarak da hızla artan yakıt fiyatları nedenler arasında gösterilebilir.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- TÜİK ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yürütülen bir ankete göre, Türkiye tüketici güven endeksi temmuzdaki 68,0'dan sonra ağustosta 72,2'ye yükselerek, beş ayın en yüksek seviyesine ulaştı.
- Euro bölgesi ekonomik aktivitesinin temmuz ayında sonra ağustos ayında da daralması teknik olarak ekonomik durgunluğa girildiğinin ilanı oldu.
- Goldman Sachs, merkez bankalarının uyguladığı para politikalarının gelecek yıla kadar ekonomilerde durgunluğa neden olmasını beklemediklerini belirtti.

- Birleşik Devletler bankacılık devi Citi'nin ekonomistleri, Birleşik Krallık'ta enflasyonun ocak ayında yüzde 18'i aşmasını beklediklerini belirtti.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta yeni zirveler gördü. Batı Teksas tipi ham petrol 93 dolar/varile çıkarken Brent de 100 dolar/varil seviyesinin üzerine çıktı.
- Sovecon, 2022 Rus buğday mahsulü için tahminini 90,9 milyon tondan 94,7 milyon tona yükseltti.
- Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) göre, haziran ayında Türkiye'nin pik demir ithalatı yıllık yüzde 72,2 ve aylık yüzde 95,6 artışla yaklaşık 203.000

ton oldu. Ocak-Haziran döneminde ise Türkiye'nin pik demir ithalatı yıllık yüzde 43 artarak 790.000 ton oldu.

- Avrupa Birliği'nin Rus kömürüne yönelik ithalat yasağı 11 Ağustos'tan itibaren yürürlüğe girmişti.

Avrupa Komisyonu, ithalat yasağının Rusya için 8 milyar Euroluk bir gelir kaybına yol açacağını tahmin ediyor.

- Avrupa Birliği'nin mısır mahsulü kuraklık nedeniyle 15 yılın en düşük seviyesine gerilerken, Strategie Grains Avrupa Birliği'nin mısır üretiminin 55,4 milyon tonda kalacağını tahmin ettiklerini açıkladı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.149	3.073	4.144	5.769
Geçen Hafta	2.346	3.354	4.524	6.298
Geçen Ay	2.772	3.963	5.345	7.441
Geçen Yıl	6.200	8.864	11.477	16.472



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	SCRAP (65')	KALAMAKI-MARMARA	750/750	45.00
5,000	WHEAT (45')	CHERNOMORSK-MARMARA	1200/1200	65.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1500/1500	31.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MERSIN	1500/1500	45.00
5,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	2000/1500	31.00
6,000	WHEAT (45')	GALATZ-MARMARA	1500/1500	56.00
6,000	CORN (50')	CHERNOMORSK-MARMARA	1500/1500	65.00
6,000	COAL	SAMSUN-CONSTANTA	3000/3000	20.00
6,000	COAL	POTI-CONSTANTA	2000/2500	30.00
6,500	WHEAT	RENI (9 DAYS FREE)-VOLOS	1000/1000	70.00
7,000	WHEAT	RENI (9 DAYS FREE)-ALEXANDRIA	1000/1000	65.00
7,000	WHEAT	RENI (9 DAYS FREE)-RAVENNA	1000/1000	88.00

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

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

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

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



- 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



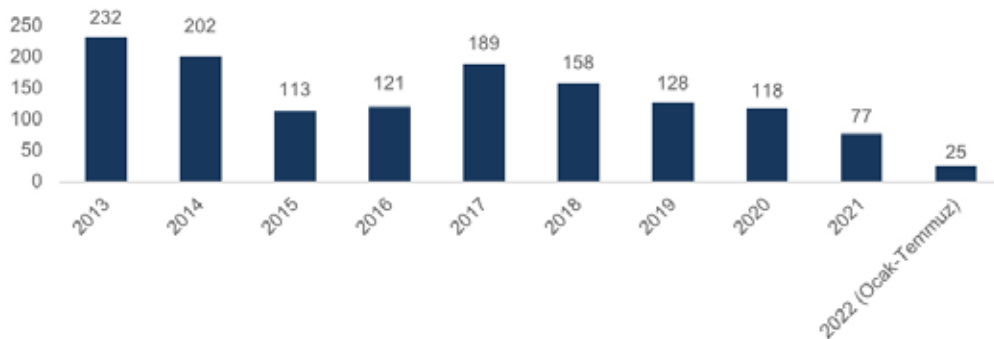
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK- TEMMUZ 2022

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Carnival Sensation	8711356	Yolcu Gemisi	Bahamalar	70.538	6.870	1993	14.02.2022
2	Delphin	7347536	Yolcu Gemisi	Bahamalar	16.214	2.851	1975	18.03.2022
3	Ella	8407735	Yolcu Gemisi	Komorlar	54.763	5.340	1986	15.06.2022
4	Niko	8228256	Petrol Tankeri	Komorlar	1.896	3.389	1984	28.03.2022
5	OBS 1	5186031	Açık Deniz Römorkörü	Komorlar	245	500	1960	1.04.2022
6	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
7	Pearl II	8000214	Yolcu Gemisi	Malta	18.627	2.952	1981	23.07.2022
8	Lizori	7235070	Yük / Konteyner Gemisi	Moldova	2.478	3.353	1972	1.04.2022
9	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	7.127	5.197	2000	5.01.2022
10	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
11	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
12	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
13	Gold Club	7358573	Yolcu Gemisi	Panama	16.852	3.130	1977	8.07.2022
14	SW Eagle	9176292	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	10.946	4.400	1999	6.05.2022
15	SW Emerald	9043079	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	4.546	1.238	1992	14.04.2022
16	Karadeniz Powership Erol Bey	9012082	Kimyasal Tanker	Tanzanya	2.987	4.621	1991	12.05.2022
17	Lene	7332672	Ro-Ro/Yolcu	Togo	13.302	2.323	1973	1.06.2022
18	Libra	8612134	Yolcu Gemisi	Togo	42.285	4.390	1988	28.05.2022
19	Ercan Naiboglu	8330229	Kuru Yük Gemisi	Türkiye	2.657	5.060	1983	12.04.2022
20	Milangaz 3	7423885	Gaz Tankeri (LPG)	Türkiye	1.679	1.707	1976	10.04.2022
21	Yener Ciner	7727425	Feribot	Türkiye	4.959	1.076	1979	24.03.2022
22	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022
23	Aegeon Pelagos	6518140	Açık Deniz Römorkörü	Yunanistan	483		1965	1.04.2022
24	Panormitis	8509038	Kuru Yük Gemisi	Yunanistan	1.610	1.550	1964	1.04.2022
25	Theofilos	7362108	Ro-Ro/Yolcu	Yunanistan	13.572	3.472	1975	12.05.2022

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

* Renklendirilen gemiler Temmuz 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



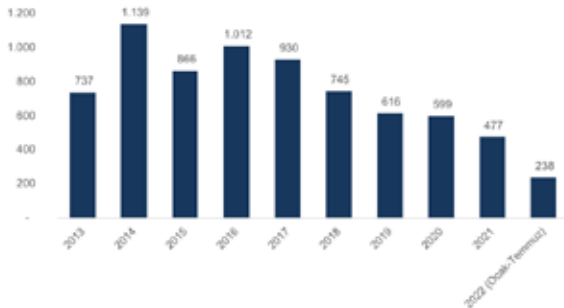
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) MAYIS - TEMMUZ 2022

Gemi Tipi	MAYIS			HAZİRAN			TEMMUZ		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	1	24,0	3.813	-	-	-	-	-	-
Aggregates	-	-	-	2	26,5	4.350	-	-	-
AHTS	4	20,0	11.825	2	30,5	4.495	1	37,0	1.487
Asp. & Bit.	1	29,0	3.272	-	-	-	-	-	-
Bulk	3	25,3	195.149	2	24,5	197.124	2	23,5	199.414
Bunkering Tanker	1	58,0	451	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	5	26,8	63.583	3	24,3	15.944	2	31,5	20.252
Cruise	4	31,3	20.652	2	43,0	10.996	2	43,0	6.082
ERRV	-	-	-	1	46,0	745	-	-	-
Ethy/LPG	-	-	-	-	-	-	1	30,0	5.560
FSO	-	-	-	1	30,0	47.081	-	-	-
FPSO	1	15,0	155.273	-	-	-	-	-	-
GCargo	1	44,0	1.195	3	43,0	4.433	2	46,5	4.048
LNG	1	43,0	75.205	-	-	-	-	-	-
LPG	-	-	-	1	27,0	4.187	2	25,0	7.289
Pass	-	-	-	-	-	-	2	38,5	1.496
PCC	-	-	-	1	33,0	4.621	-	-	-
Pass/Car F.	2	52,5	4.613	4	38,8	5.729	1	35,0	3.133
Products	4	26,8	115.375	3	27,7	111.040	2	31,0	111.852
Reefer	1	39,0	3.901	1	35,0	3.143	2	42,5	10.167
Research	-	-	-	-	-	-	1	41,0	547
Seis. Survey	1	23,0	4.400	-	-	-	-	-	-
Supply	2	30,0	3.752	-	-	-	-	-	-
Supply Tender	-	-	-	1	67,0	147	-	-	-
Tanker	3	30,0	281.475	3	26,7	292.021	1	25,0	299.930
Tug	1	40,0	464	-	-	-	-	-	-
Tug, Anchor Hoy	-	-	-	1	41,0	-	-	-	-
Utility	1	18,0	150	-	-	-	-	-	-
Genel Toplam	37	30,0	944.548	31	33,8	706.056	21	34,8	671.257

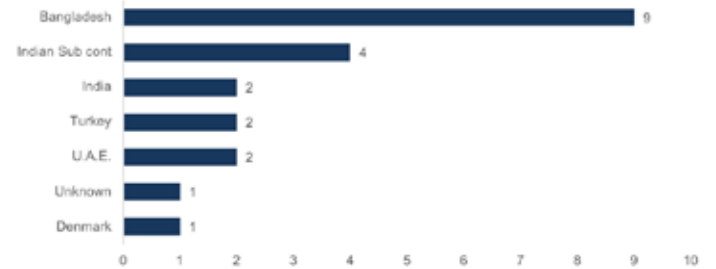
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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



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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (TEMMUZ 2022)



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

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.

HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



Poseidon
Marine



*Fire and Safety
Worldwide Service*

EVLIYA ÇELEBİ MAHALLESİ
MEHMET AKİF SOKAK NO:1
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE
T: +90 216 493 44 24
+90 533 404 83 85

www.poseidontr.net

info@poseidontr.net



SPARE PARTS

SERVICE

MAXIMIZE

ENGINE

PERFORMANCE

MESSI INCORPORATION

Marine Engine Ship Service International Inc.

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

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

P: +90 216 599 06 39

M: info@messiservice.com

W: www.messiservice.com

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



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