

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ARALIK / 2020



2021

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7
Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00
Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN
Marine Interior Design





aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELI
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



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

M. ZİYA KALKAVAN

ALİ FUAT ALTIN

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



Yıl 36

ARALIK 2020

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

TAYF AJANS: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 339 13 40 F: +90 216 339 43 50

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU

zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

ESİN TARHAN

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

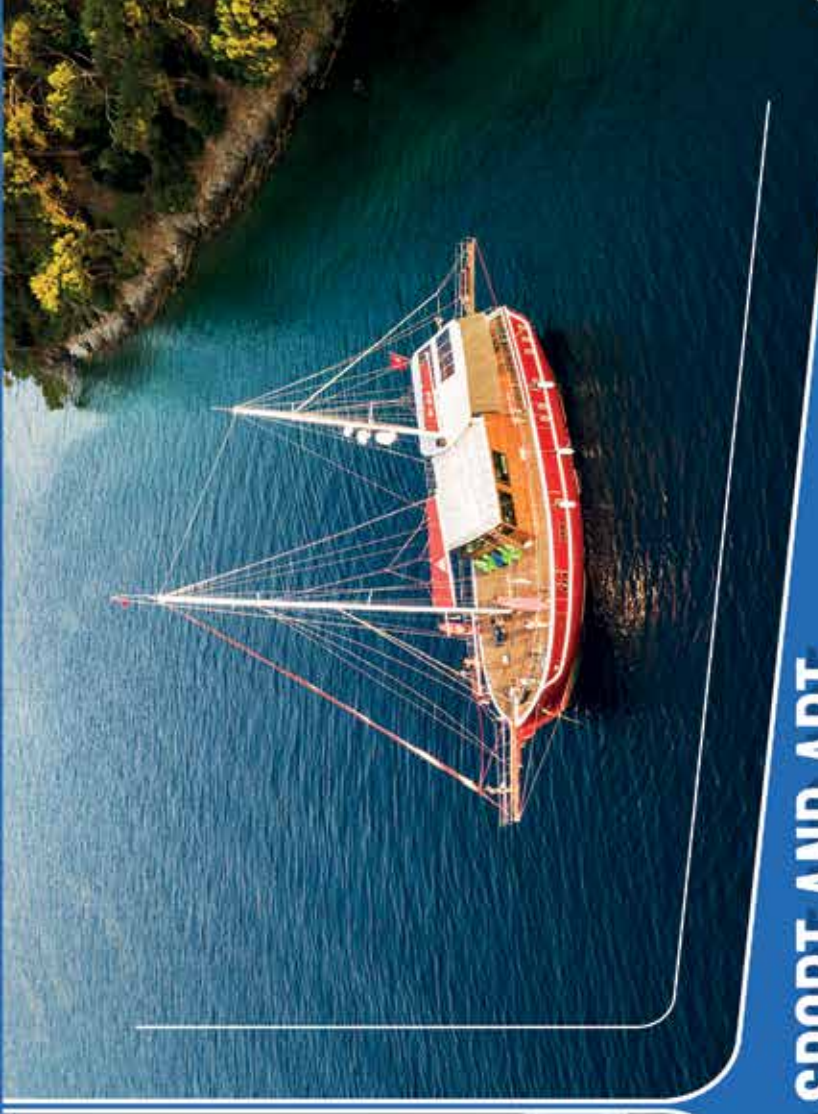
www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

**Always the PIONEER...
Always the LEADER.**

www.zihni.com.tr



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



İÇİNDEKİLER



20

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA
GÜNDEMDE DENİZCİLİK
ENVANTER ÇALIŞMASI
VARDI

30

6. MÜŞTEREK
MESLEK KOMİTELERİ
TOPLANTISI

12

TAMER KIRAN

"2020'ye veda ederken
babamı kaybetmenin derin
üzüntüsünü yaşıyorum"

62

DOSYA

2020 BİTERKEN...

76

AKADEMİK BAKIŞ

DOĞU AKDENİZ'DE
TÜRK TİCARET GEMİSİNE
YAPILAN MÜDAHALENİN
HUKUKİ BOYUTU

78

GÜNDEM

DEPREM
FELAKETİNİN
ARDINDAN İZMİR

82

MAKALE

HÜSEYİN ÇINAR

86

SÖYLEŞİ

MAHMUT IŞIK

103

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ

KÜRESEL İKLİM KRİZİ VE
TÜRKİYE

112

BUNKER

CEM SARAL

VEFAT/BAŞSAĞLIĞI	16
ODADAN HABERLER	42
ŞUBELERİMİZDEN	56
DTO AB BÜLTENİ	90
GEMİ TUTULMALARI	91
SEKTÖRDEN HABERLER	92
IBIA	108
LOJİSTİK	110
S&P	116
YÜK İSTATİSTİKLERİ	120
ISTFIX ANALİZ	122
HURDA RAPORU	124

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

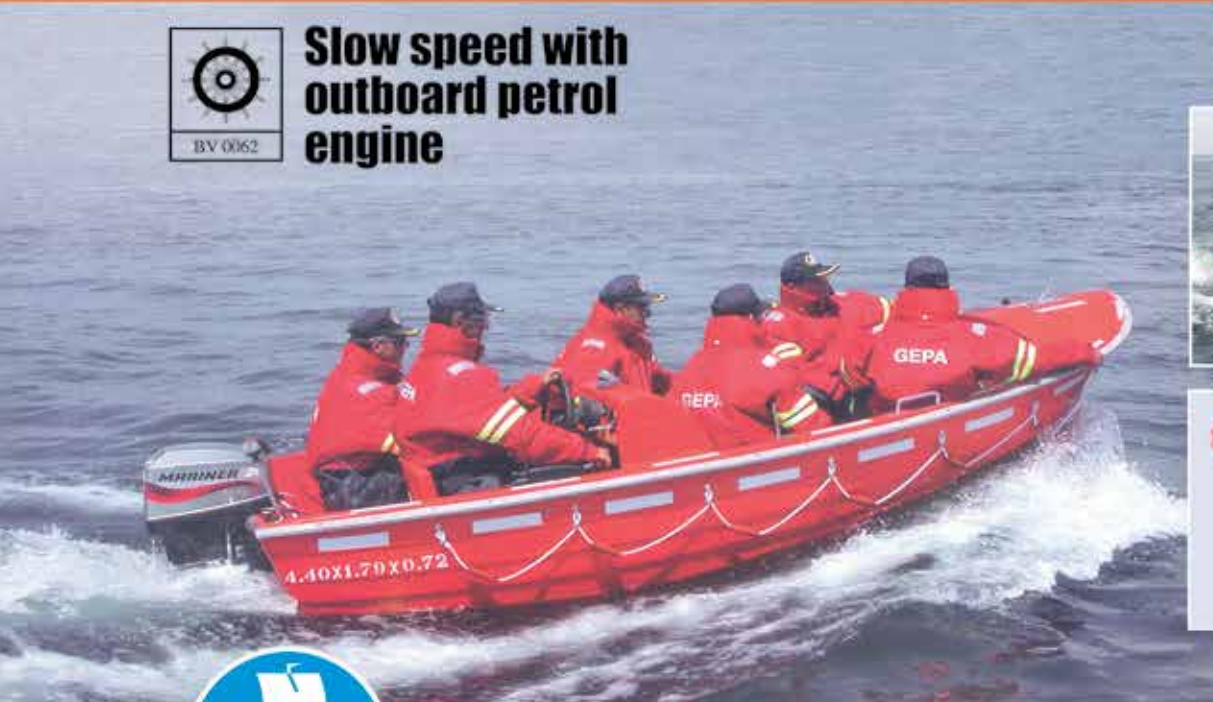


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



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

2020'ye veda ederken babamı kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyorum



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

2020 yılının son günlerini tarif edilemez bir acı ile tamamliyorum. Çok kıymetli babam Turgut Kiran'ı maalesef kaybettim. Babalar, ailenin temel direğidir. Fedakârlığın ve merhametin simgesi, evlatlarının kahramanı, kocaman yürekli insanlardır. Güçlü bir çınar gibi aileyi sarıp sarmalar, ömrü boyunca aile bireylerinin geleceği ve mutluluğu için özveriyle çaba sarf ederler. Benim babam da, İstanbul Perşembe pazarında 1959 yılında kendi torna atölyesini kurarak başladığı 60 yıllık iş hayatı boyunca ailesi ve ülkesi için çok çalıştı. Varı yoğu ailesi ve işiydi. Hep daha iyiyi, daha verimli olmayı hedefledi. Ülkede refahın artması için daha çok iş, daha çok istihdam olması gerekir inancıyla her daim üzerine düşeni yaptı.

Bunları yaparken aile birliğine çok önem verdi. Gayet muntazam bir hayat yaşadı. Hal ve davranışları ile bize fevkalade iyi bir örnek oldu. Eğitime çok inanırdı. Denizcilik sektörünün ancak iyi eğitim almış insanlarla ayağa kalkabileceğini her fırsatta dile getirirdi. Eğitime olan inancının simgesi Rize'deki Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kiran Denizcilik Fakültesi onun eseridir. Bize emanet ettiği Kiran Holding'in her köşesi O'nun izlerini taşıyor, aşladığı memleket sevgisi, disiplin ve çok çalışma, üstün iş ahlakı, hep daha iyi olma tutkusu yolumuza ışık tutmaya devam ediyor. Babamı, büyük

bir keder ve üzüntüyle ebediyete uğurlarken, Allah'tan rahmet diliyorum. Mekanı cennet olsun. Eksikliğinin acısını her zaman yüreğimizde taşıırken, O'nu hiç unutmayacağız.

Acısı çok olan bir yılı geride bırakıyoruz. Maalesef kasım ayının son günleri ile aralık ayının başında iki acı haber daha aldık. Önce Odamız Yönetim Kurulu Üyesi Sayın Adnan Naiboğlu'nun muhterem babası Sayın Raviddin Naiboğlu, daha sonra Odamız eski Meclis Başkan Yardımcısı M. Faruk Ürkmez Beyefendilerin vefatlarını büyük bir üzüntüyle öğrendik. Sektörümüzün bu çok kıymetli büyüklerine Allah'tan rahmet, kederli ailelerine sabır ve başsağlığı diliyorum. Ölüm, her canlı için kaçınılmaz olsa da diliyorum ki böylesi üzücü haberleri uzun bir müddet almayız.

2020'nin getirdiği zorluklar ve olağanüstü durumlar bizleri ziyadesiyle yordu. Yılın başında Çin'de ortaya çıkan ve kısa sürede tüm dünyada yayılarak Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilen Yeni Coronavirus (Covid-19) hayatımızı allak bullak etti. Salgının ilk gününden itibaren Oda olarak, üst kuruluşumuz TOBB ile birlikte ekonomik hasarın bir noktada tutularak, yeniden çarkların dönmesi için gece gündüz demeden uğraş verdik. Üyelerimizin aktardığı talepleri ilgili kurumlara, hatta bizzat bakanlarımıza ilettik. Bunların takipçisi olduk. Birçok talebimizin çözümü yolunda sonuç elde ettik. Bankacılık sistemini harekete geçiren kredi paketleri devreye sokuldu, vergi-SGK ertelemeleri, kısa çalışma ödeneğiyle işletmelerimiz önemli bir yükten kurtarıldı.

Bu arada, Türkiye ekonomisine ilişkin de yakın zamanda önemli gelişmeler oldu. Ekonominin üst yönetiminde iki değişim yaşandı. Merkez Bankası Başkanlığı'na Sayın Naci Ağbal, Hazine ve Maliye Bakanlığı'na Sayın Lütfi Elvan atandı. Hemen arkasından Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'dan, ekonominin geneli için bir reform ve seferberlik çağrısı geldi.

Geçtiğimiz ay Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle düzenlenen "Türkiye Ekonomi Şurası" ve ardından Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Lütfi Elvan'ın başkanlığında düzenlenen, TOBB Sektör Meclisleri toplantılarına iştirak ettim. Her iki toplantıda çok sayıda bakanımız da bulundu. Bu toplantılarda, sıkıntıları aşma noktasında başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere bakanlarımızın kararlılıklarını bizzat müşahade ettim. Devletimiz ve iş dünyası el ele vererek, diyalog ortamı ve istişare

ile ekonomideki tikanıklıkları aşacağımıza yürekten inanıyorum. Pandemiye gelince, yaz aylarının olumlu etkisiyle tedbirleri biraz elden bırakınca yine tehlike ile karşı karşıya kaldık. Bugünlerde vaka ve vefat eden kişi sayılarımız çok arttı ve doğal olarak yeni kısıtlamalar uygulamaya konuldu. Ancak hastalığa karşı aşı çalışmalarında büyük yol kat edildi, işe yarayacak birçok aşının açıklaması yapıldı.

Her ne kadar aşının dağıtımı, aşılama ve etkisini göstermesi belli bir zaman alacak olsa da, kış aylarını da salgının etkisinde geçirecek olsak da, bu kâbusun sonuna yaklaştığımızı umut ediyorum. Ekonomiler açıldıkça, hayat normalleştikçe, salgın korkusu insanların üzerinden kalktıkça tüketim de, yatırımlar da hızlanacak. Bahar aylarından itibaren ekonomide önemli bir düzelme, bir hareket olacağını düşünüyorum.

Pandemi döneminin bizler için en büyük tesellisi ise denizciliğin öneminin bir kez daha ortaya çıkması oldu. Çok net bir şekilde anlaşıldı ki, denizcilik olmazsa veya aksamaya uğrarsa bunun dünya ticareti üzerinde ciddi menfi etkileri olur, hatta hayat durur.

Bu arada, BM 75. Genel Kurulu'nda, 1 Aralık 2020 tarihinde alınan bir karar ile gemi çalışanları ve diğer deniz çalışanları kilit çalışanlar olarak kabul edildi ve IMO'nun gemi personeli değişimi protokollerinin uygulanması çağrısında bulunuldu. Bu karardan hareketle, Covid-19'a karşı aşılama, Türk gemi insanlarına toplumun işleyişi için gerekli sektörlerle kritik işlerde çalışan kişileri kapsayan 2. grupta yer verilerek öncelikle aşılama çalışmalarının sağlanması ve gemi personeli değişimlerinin sorunsuz yapılması hususlarındaki taleplerimizi içeren yazılarımızı Sağlık Bakanlığımız ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza ilettik. Ayrıca, ülkemizde hafta sonu uygulamaya konulan kısıtlama döneminde tedarik zincirinde bir aksama olmaması için deniz çalışanlarımızın faaliyetlerini sürdürmelerine izin verilmesi yolundaki talebimizi de ekledik. Bu vesile ile bir kez daha deniz çalışanlarımıza pandemi dönemindeki özverili çalışmaları nedeniyle takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum.

Uzun zamandır yapamadığımız toplantılarda tekrar bir araya gelmeyi, muhabbetle birbirimize sarılmayı temenni ederken, yeni yılın her şeyden önce sağlık, huzur ve bereket getirmesini diliyorum. Önümüzdeki birkaç ay daha lütfen salgına karşı önlemlere en üst düzeyde devam edelim. Maskemizi, takalım, hijyen kuralına uyalım ve sosyal mesafemizi koruyalım. Bu dertten henüz kurtulmadığımızı unutmayalım. Kalın sağlıcakla...

İskele kuşu Montenegro'da.

*Ege kıyılarının güçlü hâkimi, nam-ı diğer yalıçapkını.
Doğduğu denizlerde büyüdü; kendisine güvenli,
yeni bir liman daha buldu. 40 yıllık köklü geçmişi ile
artık Montenegro'da da hüküm sürüyor.
Tıpkı Asmira & Co. gibi.*



ASMİRA & CO



ONURSAN



500 sq meter service station
open for 7 days, 24 hours

Liferaft Service

We are the only USCG approved service station in Turkey. Our liferaft services consist of wide range of different reliable manufacturers such as **Survitec, Zodiac and Plastimo** brands.

Having a liferaft serviced in ONURSAN has always been very easy and cost effective for our customers since we proudly offer these services within the largest and the **best service station in Turkey**.



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

Why you should have your liferaft serviced by an approved service station?

We have not only the **facility** to carry out your liferaft service but also we have the proper **trained personel** using the **approved spare parts** by the manufacturers.

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 110 flag states, management system certification based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

ClassNK





TURGUT KIRAN VEFAT ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanı Murat Kiran'ın babaları, Kiran Holding'in Onursal Başkanı, Türk denizcilik sektörünün duayen isimlerinden armatör Turgut Kiran vefat etti.

Kalp rahatsızlığı nedeniyle 85 yaşında vefat eden merhum Turgut Kiran'ın 5 Aralık 2020 Cumartesi günü Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Abdullah Tivnikli Tatbikat Camisi'nde kılınan cenaze namazına Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da katıldı. Merhum Turgut Kiran, öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Eyüp Sultan Mezarlığı'nda bulunan aile kabristanına defnedildi.

Kalp rahatsızlığı nedeniyle 85 yaşında yaşamını yitiren Kiran Holding'in Onursal Başkanı Turgut Kiran için Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Abdullah Tivnikli Tatbikat Camisi'nde cenaze namazı kılındı.

Cenaze törenine Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın yanı sıra İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, AK Parti İzmir Milletvekili ve eski TBMM Başkanı Binali Yıldırım ve AK Parti İstanbul İl Başkanı Bayram Şenocak da katıldı. Pandemi koşulları ve sokağa çıkma yasağı nedeniyle sadece yakın aile ve dostlarının katıldığı merhum Turgut Kiran'ın cenaze törenine; oğulları İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, Tahir Kiran, Gökhan Kiran, Barbaros Kiran ile torunları, yakın aile bireyleri ve dostları iştirak etti.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Turgut Kiran'a Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve Türk denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı dileriz.

VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI



ÜRKMEZ AİLESİNİN ACI GÜNÜ

Denizcilik sektörünün duayen isimlerinden Muharrem Faruk Ürkmez tedavi gördüğü hastanede vefat etti. Muharrem Faruk Ürkmez'in cenazesi 3 Aralık 2020 Perşembe günü Kanlıca Mezarlığı'ndaki Aile Kabristanı'na defnedildi.

Denizcilik sektörünün duayen isimlerinden Deniz Ticaret Odası Eski Meclis Başkan Yardımcısı ve Eski Yönetim Kurulu Üyesi, Furtrans Holding A.Ş. ve Anadolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı, Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Muharrem Faruk Ürkmez vefat etti. Merhum Muharrem Faruk Ürkmez'in cenazesi 3 Aralık 2020 Perşembe günü kılınan cenaze namazının ardından Kanlıca Mezarlığı'ndaki Aile Kabristanı'na defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Muharrem Faruk Ürkmez'e Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve denizcilik camiasına başsağlığı diliyoruz.

TÜRK SİYASETİNİN ÖNEMLİ İSİMLERİNDEN MESUT YILMAZ VEFAT ETTİ

1991-1999 yılları arasında üç kez başbakanlık yapan Mesut Yılmaz, 30 Ekim Cuma günü tedavi gördüğü hastanede 72 yaşında hayatını kaybetti. Denizcilik sektörünü sanayinin lokomotifleri olarak gören merhum Mesut Yılmaz'a Allah'tan rahmet, ailesine ve sevenlerine başsağlığı diliyoruz.



Bir süredir tedavi altında bulunan eski başbakanlardan Mesut Yılmaz, akciğer kanseri nedeniyle vefat etti. Siyasi yaşamına 1980'li yıllarda başlayan, Devlet Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Başbakan Yardımcılığı, ANAP liderliği ve üç kez Başbakanlık yapan Mesut Yılmaz, Türk siyasi hayatındaki önemli isimlerden biri idi.

Denizciliği sanayinin lokomotifleri olarak gören ve her zaman denizcilerin yanında olan Mesut Yılmaz, Denizcilik Bakanlığı kurulması yönünde de çalışmalar yapmıştı. Mesut Yılmaz Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun (TUGS) hayata geçmesinde de önemli rol oynamıştı. Oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ile turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve

ekonomiye katkısını artırmak amacıyla çıkarılan Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda Mesut Yılmaz'ın büyük emeği vardı.

Yaptığı konuşmalarda her zaman deniz ticaret filomuzu, gemi inşa sanayimizi gurur verici katkıları ile daha üst sıralara çıkartmak azmi ve kararlılığı içinde olduklarını söylerdi. 1998 yılında bir fuar açılışı sırasında yaptığı konuşmada gemi inşa sanayinin sahip olduğu önemli fonksiyonlar nedeniyle üzerinde titizlikle durulması ve geliştirilmesi gereken bir sektör olduğunu belirtmiş; denizcilik sektörünün yabancı sermayenin en cazip bulduğu yatırım alanlarından birisi olduğunu, aynı zamanda ileri teknoloji transferine imkan tanıyan, yan sanayi dolayısıyla önemli bir istihdam alanı oluşturan emek-yoğun bir sektör olduğunun altını çizmişti. 2018 yılında Sedef Tersanesi'nde düzenlenen gemi indirme töreninde konuşan o dönemin

Başbakan Yardımcısı Mesut Yılmaz; "Kriz ortamında bile Tuzla'da iki hafta içinde beş gemi denize indirilecek. Bu da sektörün gücünü ve potansiyelini gösteriyor. Burada devlete düşen görev sektörün önünü açmaktır, teşvik etmektir. Bu duruma kayıtsız kalan bir devlet kör ve sağır bir devlettir. Denizcilik sektörü büyük bir finans gücü ister ve aynı zamanda rekabetin en yoğun olduğu sektörlerin başında gelir. Hiçbir ülke kendi denizcilik sektörünü kendi başına bırakamaz" diyerek sektöre verdiği önemi vurgulamıştı.

MESUT YILMAZ KİMDİR?

Ahmet Mesut Yılmaz, 6 Kasım 1947'de İstanbul'da doğdu. 1971 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İktisat ve Maliye Bölümünü bitirdi. Almanya Köln Üniversitesi İktisadi ve Sosyal Bilimler Fakültesinde yüksek lisans çalışması yaptı. Özel sektörde yönetici olarak çalıştı, sanayi sektöründe görev yaptı. 1983 yılında Anavatan Partisi'nde kurucu üye olan Yılmaz, Avrupa Demokrasi Birliği Genel Başkan Yardımcısı oldu. Yılmaz'ın Almanca ve İngilizce dillerinde iki eseri yayınlandı.

Mesut Yılmaz, 17, 18, 19, 20 ve 21. dönemde Rize Milletvekili, 45. hükümette Devlet Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı, 46 ve 47. hükümetlerde Dışişleri Bakanlığı, 48, 53 ve 55. hükümetlerde başbakanlık, 57. hükümette devlet bakanlığı ve başbakan yardımcılığı görevlerinde bulundu. Yılmaz, 1991 ile 2002 tarihleri arasında Anavatan Partisi Genel Başkanlığı yaptı. Evli ve biri 2017'de vefat eden 2 çocuk babası olan Yılmaz, 5 Mayıs'ta beyin ameliyatı geçirmişti.

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



MECLİS TOPLANTISINDA GÜNDEMDE DENİZCİLİK ENVANTER ÇALIŞMASI VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kasım Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda, “Denizcilik Envanteri” konusunda çalışmalarını tamamlayan Denizcilik Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ ve Prof. Dr. Nuri Kaykayoğlu, çalışma hakkında üyeleri bilgilendirdi.



Salih Zeki Çakır

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın başkanlığında düzenlenen toplantı, 115 kişinin yaşamını yitirdiği İzmir depremi ile ilgili depremzedelere geçmiş olsun dilekleri ve geçtiğimiz günlerde yaşamını yitiren eksi Başbakan Mesut Yılmaz için baş sağlığı dilekleri ile başladı. Çakır, ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu'nun vefat eden kayınpederi Hamit Vahapoğlu için de baş sağlığı dileğinde bulundu. Gündeme geçmeden önce Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından

vefat edenlerin isimleri okundu. Vefat eden isimler şöyle: Oda üyesi Cunda Denizcilik Ticaret Limited Şirketi sahibi Mehmet Engin Özturhan'ın babası Sakıp Sezai Özturhan, Oda Üyesi Duman Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketi sahibi aynı zamanda Gemi Acenteliği Eğitim Komisyon Başkanı Ruhi Duman'ın eşi Atayaant Duman.

Video konferans yöntemiyle düzenlenen toplantı 8-10-21 tarih ve 31 sayılı meclis toplantı zabıtlarının onaylanması

gündemiyle devam etti. Yapılan oylama ardından Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in 2020 Eylül ayı mizanını okumasıyla mizan oy birliği ile kabul edildi. Bir sonraki gündem maddesi olan Aliğa Meclis Binası'nın alınması gündemine geçilerek, yeni hizmet binası alınması maddesi meclis üyeleri tarafından kabul edildi. 460 metrekarelik bir alana sahip olan ve Aliğa'nın merkezinde yer alan yeni hizmet binası, 4 milyon 750 bin TL'ye mal olacak.



Yeni şube binasının DTO bünyesine kazandırılmasından dolayı duyduğu memnuniyeti dile getiren Aliğa Deniz Ticaret Odası Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek şunları ifade etti: “Sayın Başkanımız ilk günden bugüne kadar bizi burada hiç yalnız bırakmadı. Aliğa Deniz Ticaret Odası olarak buna gerçekten ihtiyacımız olduğu için böyle bir konuyu kendilerine arz ettik ve gerekli çalışmaları yaptık. Burada denizci kardeşlerimiz olarak fedakarlık ettiğimiz sürece her şeyin daha da iyi olacağını düşünüyorum. Bizim yanımızdan hiç eksik olmayan denizci kardeşlerimiz için yapmış olduğumuz bu Deniz Ticaret Odası adına yatırımın; ülkemize, milletimize ve Aliğa’mıza hayırlı olmasını diliyorum. Buradan sevgi ve selamlarımı canı gönülden hepimize iletiyorum”.

Yapılan oylamalar sonrasında İMEAK DTO Yönetim Kurulu Ekim ayı faaliyetleri sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı. Meclis toplantısında konuşan Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ege Denizi’nde, İzmir Seferihisar açıklarında meydana gelen depremde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, yakınlarına başsağlığı, yaralılara acil şifalar diledi. Pazar günü, deprem sonrasında oluşan tsunaminin zarar verdiği Seferihisar’ı ve çok ciddi boyutta

hasar gören Teos Marina’yı ziyaret ettiğini belirten Tamer Kıran, oda üyelerine geçmiş olsun dileklerini ilettiğini, yardım taleplerini dinlediğini kaydederek, yaraların sarılması noktasında elden gelen gayreti göstereceklerini söyledi.

TERSANELER İÇİN GÜN IŞIĞINDA ÇALIŞMAK ÖNEMLİ

2020 yılına damgasını vuran Covid-19 salgınının, gündemin ilk sıralarındaki yerini ve önemini korumaya devam ettiğini belirten Tamer Kıran, hafta başı katıldığı İl Pandemi Kurulu Toplantısı hakkında bilgi verdi. Toplantının ana gündem maddesinin kademeli mesaiye geçiş olduğunu belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Konuşma sırası bana geldiğinde, Tuzla Tersaneler Bölgesi’ne dikkat çekerek, burada gün ışığında çalışmanın gerekliliğini vurguladım. Diğer sanayi tesislerinde ışıklandırma altında da üretim yapılabileceğini, ancak tersaneler için böyle bir durumun söz konusu olmadığını, gün ışığına mutlak ihtiyaç duyulduğunu belirterek, yapılacak düzenlemede bu hususun dikkate alınmasını talep ettim. Açıklanan yeni tedbirler paketinde bu talebimizin dikkate alınmadığını ve mesai başlangıç saatinin 07.00 olarak kararlaştırıldığını gördük. İçinde olduğumuz kış aylarında havanın saat 08.00-08.30’a doğru

aydınlandığını düşündüğümüzde, tersanelerimiz için önemli bir mesai kaybı olacağı ortada... Bu durumu düzeltmek için görüşmelerimiz sürüyor, inşallah akılselim ile bir düzeltme yapılacaktır.”

Salgınla mücadele için gereksiz buluşmaların mutlaka kesilmesi, olabilecek tüm görüşme ve toplantıların elektronik ortamda yapılması ve mümkün olduğu kadar az hareket edilmesinin önemini vurgulayan Tamer Kıran, “Bulaşmayı kırmamız lazım... Bu piki 1-2 hafta içinde kıramazsak, daha ciddi kısıtlamalar gündeme gelecektir. Zor bir kış geçecek. En büyük hedef hastanelere olan yığılmanın önlenmesi olacak. Lütfen unutmayalım, halen en büyük silahımız maske, mesafe ve hijyene uymak! Hiç şüpheleniz olmasın, bu süreci hep birlikte atlatacağız. Bir yandan salgına karşı tedbirlerimize azami özen gösterelim diğer taraftan maske, mesafe, temizlik kuralına sıkı sıkıya uyalım” diye konuştu.

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DEKİ EKONOMİK GELİŞMELER

Türkiye ve dünya ekonomisindeki son gelişmeler ile ABD’deki seçim sonuçlarına ilişkin değerlendirmelerde bulunan Tamer Kıran, “Dünya



Tamer Kiran

ekonomisinin gidişatını da Covid-19 belirlemeye devam ediyor. Yılın ikinci çeyreğinde yaşanan sert daralmalardan sonra üçüncü çeyrekte hemen hemen dünyanın her yerinde özellikle imalat sanayisinde V şeklinde toparlanma gösteren dünya ekonomisi Eylül ayından itibaren yavaşlama sinyalleri vermeye başladı. Ekim ayında Covid-19'un güçlü bir şekilde tırmanışa geçmesi küresel ekonomik aktiviteyi beklenenin üzerinde yavaşlatacak gibi görünüyor. Bu yılın şubat ayı ile beraber dünya genelinde yayılan Covid-19 hem arz, hem talep yönlü şoklar yarattı.

Yaşanan zorunlu ve kısmi izolasyonlar ile üretim süreçleri ve tedarik zincirlerinde sıkıntılar yaşanırken; zorunlu ürünler dışında talep tarafında da ciddi düşüşler oldu. İçinde bulunduğumuz dönemde sürecin yönetiminde daha fazla deneyime sahip olunmasına da bağlı olarak arz yönlü kısıtlamaların daha sınırlı olmasını, bununla birlikte pandeminin hızlı yayılma sürecine bağlı olarak hem izolasyonlara, hem de başta hizmet sektörleri olmak üzere talepte daha fazla düşüş beklemek gerçekçi görünüyor. Talepteki düşüşün hizmet sektörlerinde daha fazla olması evde geçirilen sürecin imalat sanayi ürünlerine olan talebi online siparişlerle daha canlı tutmasına bağlı olarak sektörel ayrışmanın daha

da güçlü olmasını bekleyebiliriz. Bu çerçevede olumlu bir haber aşya yönelik çalışmaların son aşamaya gelmesi ve muhtemelen aralık ayında aşılama sürecinin başlaması diyebiliriz. Aşının yaygınlaşmasının aylarca sürececek bir dönemi kapsayacağını düşünsek bile salgının kontrol altına alınması ve normalleşme sürecine dönüşmesinin ilkbahar aylarında tekrar başlaması muhtemel görünüyor” dedi.

Türkiye açısından da benzer bir sürecin görülebileceğini kaydeden Kiran, şunları aktardı: “Üçüncü çeyrekte V şeklinde toparlanma gösteren ekonomimizin, dördüncü çeyrekte kısmen ivme kaybettiğini söyleyebiliriz. Yükselen faizler ve döviz kurları ile beraber kredi büyüme hızlarındaki önemli gerilemeler yavaşlamanın öncü göstergeleri olarak alınabilir. Yılın üçüncü çeyreğinde artan cari işlemler ve enflasyon ağustos ayından itibaren Merkez Bankası'nı tekrar sıkı para politikasına yönlendirmeye yöneltti. Likidite azalırken, doğrudan ve dolaylı faiz artırımları gerçekleşti. Buna rağmen döviz kurları ve faizlerdeki yukarı yönlü baskının devam ettiğini görüyoruz. Bunun birkaç nedeni var gibi gözüküyor. Birincisi Covid-19'un yükselme eğiliminde olması küresel risk iştahını iyice azaltarak, sermaye çıkışlarına neden oldu. İkincisi, jeopolitik ve siyasi gelişmelere bağlı

olarak risk fiyatlaması gerçekleşiyor. Üçüncüsü ise, enflasyon beklentilerinin yüksek olmasına bağlı olarak Merkez Bankası'ndan daha güçlü ve doğrudan sıkılaştırma adımları bekleniyor. Son haftalarda pandeminin ilk dönemlerinde alınan bazı olağanüstü kararlardan tekrar normalleşme dönemine geçildiğini izledik. Önümüzdeki dönemde Merkez Bankası'nın finansal istikrar sağlama konusunda gerekli politikaları uygulayacağı ön görülebilir.

TAMER KIRAN, ABD SEÇİMLERİNİ DEĞERLENDİRDİ

Küresel ekonomik gidişatı belirleyecek bir diğer gelişmenin Amerika Birleşik Devletleri seçim sonuçları olacağını kaydeden Kiran şunları aktardı: “ABD başkanlık seçimleri geride kaldı, ama henüz sonuçlanmadı. Trump ile rakibi Biden arasındaki yarışta bu sabah itibarı ile Biden'ın seçimi kazanma olasılığı daha fazla görünüyor. Temsilciler meclisi demokratların ağırlığında kalmaya devam ederken, senatonun az farkla da olsa cumhuriyetçilerin ağırlığında olma olasılığı biraz daha fazla görünüyor. Fakat mevcut durumda bazı eyaletlerde seçim sayımının durdurulması ve cumhuriyetçilerin sonuçlara itirazlarla önce yerel, sonra Anayasa Mahkemesi'ne gitme olasılıkları var.

Dolayısıyla seçimin nihai sonucunun alınması zaman alacak gibi duruyor. Şuan ki tabloya göre bir sonuç çıkması durumunda Biden'ın ABD'nin ekonomik ve siyasi politikalarında bir değişiklik getireceğini, fakat iki meclisteki ağırlıkların farklı olması nedeniyle kontrol ve denge mekanizmasının devam etmesi, değişimin daha sınırlı ve dengeli olacağını söylemek mümkün. Biden'ın seçilmesi durumunda ABD-Türkiye ilişkilerinde görüş farklılıkları nedeniyle biraz daha sıkıntılı bir durum olma ihtimali var. Fakat kazanırsa Biden'ın göreve başlaması Ocak ayının ikinci yarısında gerçekleşecek. Başkanlığının ilk üç ayında da politikaları biraz daha netleşecektir. Önümüzdeki 5-6 ay ilişkilerimizin netleşmesi açısından belirsiz ve dalgalı bir dönem olabilir. Son

yıllarda ilişkilerimizdeki inişli çıkışlı bir grafik yaşansa da, iki ülke birbirinin çok önemli müttefiki... Reel politika iki büyük ülkeyi bu süreçte diplomasi yoluyla daha istikrarlı yeni bir sürece muhtemelen sokacaktır. ABD’de senatonun cumhuriyetçiler ağırlığında olma ihtimali ABD-Türkiye ilişkilerinde daha ılımlı bir değişimin olasılığını güçlendirebilir kanaatindeyiz.”

Kıran, önümüzde Covid-19’a bağlı zorlu bir süreç olduğunu ve bu süreçte ekonomi politikalarının bir tarafta finansal istikrarı korumayı çalışırken diğer taraftan da ekonominin farklı kesimlerinin yaşayacağı sorunları hafifletmeye yönelik olmasının büyük önem taşıdığını söyledi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız ile 16 Ekim’de Ankara’da verimli bir görüşme gerçekleştirdiğini belirten Kıran, “Sektör sorunlarını kendisine ilettik ve çok verimli bir görüşme gerçekleştirdik. Yönetim kurulumuz tarafından İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis AB ve Dış İlişkiler Komisyonu’nca Afrika ülkeleri ile eğitim işbirliği çalışmaları, Afrika ülkelerine teknoloji transferi çalışması, balıkçılık faaliyetleri, tersanecilik faaliyetlerini geliştirmek ve bu konularda çalışmalar yürütmek amacıyla Türkiye-Afrika Deniz Endüstrisi Çalışma Grubu’nu kurduk. İnşallah faydalı ve güzel çalışmalar yapacaklar” dedi.

Oda faaliyetleri hakkında Meclis üyelerine bilgi sunan Kıran, “Pandemi nedeniyle ertelediğimiz 2020 yılı eğitim ve konferanslara uzaktan erişim sistemi üzerinden yeniden başladık. Bu kapsamda 28 Ekim’de Denizcilik Sektörü Vergilendirmesi Ve Özellik Arz Eden Konular başlıklı webinar, Yatırım Teşvik Mevzuatı Ve Uygulamaları başlıklı webinar İMEAK DTO mali işler ve vergi danışmanı Murat Erişti ve Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Mehmet Cengiz Arabacı ile Daire Başkan Vekili Emir Murat Gül tarafından 3 Kasım’da yapıldı. Her iki webinara üyelerimiz yoğun ilgi gösterdi ve çok faydalandıklarını ilettiler. Meslek



komitelerimiz video konferans yöntemiyle toplantılarını yapmaya devam etti. Diğer taraftan 19 Kasım’da Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı’nı yapacağız” şeklinde konuştu.

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE ÖN SÖRVEY UYGULAMASI

Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün, Uluslararası Sefer Yapan Türk Bayraklı Gemilere Ön Sörvey Uygulaması konusunda yaptığı duyuruya dikkat çeken Tamer Kıran, bu duyurunun, 2 Kasım tarihinde 1211 numaralı sirkülerle üyelerin bilgisine sunulduğunu belirterek, şöyle devam etti: “Sektörümüz ve bakanlığımızın olağanüstü gayretleriyle 2008 yılında Beyaz Liste’ye girmeyi başarmıştık. Bu başarı, bakanlık ve sektörün uyum içinde çalışmasının bir ürünüydü. Geldiğimiz durumda halen Beyaz Liste’deki yerimizi muhafaza ediyoruz. 2020 yılının ağustos ayına kadar Paris Memorandumu kapsamında Türk bayraklı gemilerimize uygulanan denetimlerde hiçbir gemimiz tutulmamıştı. Maalesef Ağustos ayında 1, Ekim ayında 2 tutulmayla PSC denetimlerinde şu ana kadarki Türk bayraklı gemilerin tutulması bu yıl için 3’e çıktı. Mevcut durum PSC kriterlerinde halen bayrağımızın Beyaz Liste’den Gri Liste’ye düşmesi için ciddi bir tehdit oluşturmasa da temkinli

olmak zorundayız. Tekrar Gri Liste ve Siyah Liste kabusunu yaşamamız için hepimizin elimizden gelen gayreti göstermesi gerekiyor. Bunun için bakanlığımız tüm Türk bayraklı gemileri her ay ön sörveye tabii tutacağını ve belirli risk grubundaki Türk bayraklı gemilerin ise son ön sörveye tarihine bakılmaksızın kalkıştan önce ön sörveye tabii tutulacağını duyurdu. Bu önemli uygulamayı bir kez daha armatör ve gemi işletmecilerimizin dikkatine sunuyor ve hepsinin bu konuda teyakkuza olmasını rica ediyorum.”

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ VARLIK VE GELİR-GİDER DURUMU

Tam bir yıl önce kasım ayı meclis toplantısında Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı olarak göreve başladığı 17 Temmuz 2019 tarihi itibarıyla üniversitenin varlık ve gelir-gider durumunu anlattığını kaydeden Tamer Kıran, aradan geçen süreçte gelinen durumu meclis üyeleri ile paylaştı. Piri Reis Üniversitesi’nin her geçen gün daha sağlıklı bir mali yapıya kavuşarak, yoluna devam ettiğini belirten Kıran, “Üniversite 2020-2021 akademik yılına bin 320 yeni öğrenci kaydı yaparak, toplamda 5 bin 152 öğrenci ile başlamıştır. 2020 yılında da 457 öğrencimizi de mezun etmişiz. Akademik personel sayımız 268, idari personel sayımız 130, taşeron işçi



sayımız 67'dir. Üniversitemizin sahip olduğu varlıklar geçen sene sizlere detaylarıyla anlattığım listede olduğu gibi aynen durmaktadır. Hiçbir varlık satışı yapılmamıştır. 31 Ekim 2020 itibarıyla 2 milyon 455 bin 148 TL katma değer vergisi alacağımız, 49 milyon 595 bin 395 TL öğrenci vadeli öğrenci ücretleri alacağımız, 2 milyon Euro Ziraat Bankası bloke hesapta paramız ve Katar Eğitim Projesi'nden önümüzdeki üç yıl içerisinde gelecek 24 milyon 750 bin Euro alacağımız vardır.

Yine 31 Ekim itibarı ile kredi-leasing satıcı finansmanı anapara borçları olmak üzere 53 milyon 904 bin 134 TL, 11 milyon 377 bin 233 Dolar ve 18 milyon 95 bin 614 Euro olmak üzere 31 Ekim kuru ve paritesiyle hesaplandığında toplam 38 milyon 976 bin 615 dolar anapara borcumuz bulunmaktadır. Geçen yıl 31 Temmuz itibarı ile bu borcumuz 51 milyon 575 bin 502 dolardır. Bu rakamlardan göreceğiniz üzere bir yıllık süreç içerisinde anapara borcumuzu 12 milyon 598 bin dolar azaltmayı başarmış olduk. Faizi ile

birlikte toplam borcumuzu beş yıllık süreç içerisinde tamamen bitirmeyi planlıyoruz. 2019-2020 akademik döneminde bağış gelirleri ve finansal giderler hariç eğitim öğretim gelirleri 117 milyon 336 bin 341 TL olurken, giderler 84 milyon 643 bin 642 TL olarak gerçekleşti. Geçen yıl bütçeyi hazırlarken, eğitim-öğretim gelirlerini 113 milyon 332 bin 807 TL, giderleri ise 94 milyon 659 bin 930 TL olarak hesaplamıştık. Böylece bir yandan gelirimizi arttırırken, diğer yandan da giderlerimizi azaltmış olduğumuzu görüyoruz.

Ancak bu giderlerin azaltılmasında tabii ki bir gemimizin staja çıkmamasının da etkisi vardır. 2020-2021 akademik döneminde ise yine bağış gelirleri ve finansal giderleri hariç olmak üzere eğitim-öğretim gelirlerimizi 121 milyon 622 bin 755 TL, giderleri ise 115 milyon 85 bin 46 TL olarak ön gördük. Paylaşmış olduğum rakamlardan da göreceğiniz üzere Piri Reis Üniversitesi her geçen gün daha sağlıklı bir mali yapıya kavuşarak yoluna devam

etmektedir. İnşallah önümüzdeki beş yıl içerisinde borçların tamamını bitirerek, oda olarak daha az katkı sağladığımız, kendi ayakları üzerinde daha güçlü durabilen, hepimizin iftihar ettiği bir eğitim kurumu olarak hayatına devam edecektir" dedi.

Tamer Kiran, vefat eden eski Başbakanlardan, Anavatan Partisi Eski Genel Başkanı Mesut Yılmaz'ı anarak, "Denizcilik sektörümüze de önemli katkılar sağlamıştır. Merhuma Allah'tan rahmet, ailesine, yakınlarına ve sevenlerine başsağlığı diliyorum." dedi.

10 Kasım'da, bağımsızlığımızı kazandığımız Kurtuluş mücadelemizin lideri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, aramızdan ayrılışının 82. Yıldönümü'nde anılacağını belirten Tamer Kiran, "Sonsuza kadar gönlümüzde yaşayacak, ilke ve inkılapları bizlere rehber olmaya devam edecek Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, ölüm yıldönümünde saygı, şükran ve rahmetle anıyorum" diye konuştu. Tamer Kiran, 24 Kasım

Öğretmenler Günü dolayısıyla tüm öğretmenleri kutladı.

DENİZCİLİK ENVANTER ÇALIŞMASINDA SON DURUM

Tamer Kiran'ın konuşmasının ardından meclis toplantısı, envanter çalışması ile ilgili hazırlanan sunum ile devam etti. Sunumu yapan Denizcilik Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ, envanter çalışmaları ile ilgili meclis üyelerini bilgilendirdi. Kocadağ sunumunda şunları kaydetti: "İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Envanter Komisyonu olarak bir seneyi aşan süreçte Kaykayoğlu İnnovation Group Kurucusu Prof. Dr. Nuri Kaykayoğlu ve ekibi ile beraber Türk denizcilik sektörünün tüm bileşenleri ile 48 komitemizin tümünü kapsayacak şekilde ülkemiz ekonomisine olan ekonomik etkisine, değerini ve yarattığı istihdam durumunu tespit eden projemizin sektörümüze yeni ufuklar ve yeni bakış açıları açacak şekilde başarı ile nihayetlendirdik. Projemizdeki tüm datalar direkt, endirekt ve uyarılmış olarak üç ana grupta ayrı ayrı hesaplandı. Projemiz yaklaşık 10 bin Deniz Ticaret Odası üyesinin data girişine sunulan web tabanlı bir envanter çalışması, tüm meslek komiteleri toplantılarına katılım ve görüş alma, ayrıca sektördeki firma ve STK'ların ziyaretleri ile desteklenmiştir. Üyelerimizin data girişi halen sürmektedir. Bu süregelen bir çalışma olacaktır ve önümüzdeki süreçte devam edecektir. İMEAK DTO yönetimlerinin kararı ve üyelerin isteğiyle her sene bu data girişi olabilecek, böylece yaşayan ve sürekli bir envanter çalışması senelik bazda web üzerinden yapılabilecektir. Projemize başlangıcımızdan sonra gelişen koşullar ve pandemi sürecinin etkisi ile ekonomik ve istihdam değerlerinin literatür verileri, ziyaretler ve değişik kaynaklardan hesaplanması da projemize dahil edilmiş ve çarpıcı sonuçlar elde edilmiştir. Mavi ekonomimizin ekonomik ve sektörel istihdam değerleri, seçilen model ve teoriler hesaplanmış ve geleceğe dönük sürdürülebilir bir

model önerisi de gerçekleştirilmiştir. Projemizin devletimizin karar verici mercilerine sunumu ile beraber Türk denizciliğinin ülkemizin stratejik ve öncelikli sektörleri arasına girmesine destek olacağına yürekten inanıyorum. Ayrıca projemizin sonuç bölümünde İMEAK DTO yönetimine bugünden planlamaya yönelik 10 adet kritik öneri sunulmuştur. Denizcilik sektörünün vergi mevzuatı, bigdata oluşturulması, sektör – üniversite işbirliği, inovasyon merkezi kurulması, AR-GE ve teknoloji merkezleri kurulması gibi 10 adet kritik ve önemli konuda öneriler sıralanmıştır. Yıllardan beri yapılamayan bu önemli projede komisyon başkanı olarak görev almaktan, projemizi en bilimsel metotlarla, inançla ve azimle sürdürmekten ve nihayetinde siz değerli bileşenlerimize sunmaktan büyük bir gurur ve onur duyuyorum. Sonuç olarak projemizi beraber yürüttüğümüz Kaykayoğlu İnnovation Group Kurucusu Prof. Dr. Nuri Kaykayoğlu ve ekibine, projede bize güvenerek görevlendiren İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve meclis yönetimine, İMEAK DTO IT ve Sektörel Araştırmalar Departmanı çalışanlarına ve katkısını esirgemeyen denizcilik firmaları ile STK'lara teşekkürlerimi sunuyorum. Projemizin tüm denizcilik camiasına hayırlı olmasını ve yeni ufuklara yelken açmak için itici güç olarak kullanılmasını yürekten diliyorum."

MODEL 6 AYDA BİR YENİLENEBİLİR

Adem Kocadağ'ın ardından Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu, envanter çalışmasının sonuçlarını meclis üyeleri ile paylaştı. Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu; 'Mavi Ekonomi Nedir? Ekonomik Değer Nedir?', 'Ekonomik Değer Bileşenleri Nedir?', 'Niçin Böyle Bir Çalışmaya İhtiyacımız Vardı?', 'Ekonomik Değer Hesaplamalı Modeli', Ekonomik Değer Sonuçları- Büyük Resim' başlıkları konusunda yaptığı sunumla meclis üyelerini bilgilendirdi. Kaykayoğlu, "Bizler Türkiye'de bütün firmaların büyümesini sağlamak için koşturan, rekabet konusunda ilham veren, AR-GE inovasyon, üniversite kuran

ve geliştiren bir aile şirketiyiz. Ben yaklaşık 35 yıllık bir akademisyenim. Son 20 yılımı daha ziyade bu tür projelere ayırdım. Bu proje çok önemli... Amacımız hem üyelerimizin bilgilerini almak, literatürü tanımak ve bir model bulmak. Ayrıca modelin de uluslararası bir model olmasını sağlamak. Projede hiçbir şirketin cirosu, çalışan sayısı bizi ilgilendirmiyor. Bizi ilgilendiren 48 komitemizin oluşturduğu 26 grubun ekonomik ve istihdam değeri. Şu an hala sürdürmekte olan envanterimizin burada bulunan sonuçları destekleyeceği, güçlendireceği bir pozisyonda olacağına eminim. Öyle bir model bulduk ki biz bu model altı ayda bir yenilenebilir" dedi.

Türkiye Denizcilik Sektörü Ekonomik ve İstihdam Değerlerini Belirleme Envanter Projesi Raporu kitabının da hazır olduğunu onaylanması sonrasında okunmaya hazır hale geleceğini ifade eden Kaykayoğlu, "Denizcilik ekonomisi veya yeni adıyla Blue Economy çok önemli. 2008 yılından beri tüm dünyada kullanılan bir terim. Bizim ülkemizde de biliyorsunuz Mavi Vatan hep vardı. Ancak ben bu kadar mavi ekonominin konuşulduğu bir dönemi hatırlamıyorum.

Dünya da Blue Economy'yi yeni konuşmaya başladı. Onun için bu çalışma da tam zamanında yapıldı. Peki, Mavi Ekonomi nedir? Denizle ilintili yapılan her türlü faaliyetin sağladığı mallar ve hizmetlerden sağlanan faydalardır. Bu fayda sadece ciro değil; cironun dışında yarattığı ek ciroların etkisini bir modele koymamız gerekiyordu. O yüzden çalışma sadece 48 komitenin 9 bin 500 üyemizin büyüklüğü olarak düşünülmemeli. Zaten ekonomik değerler dünyada öyle gözüküyor. Her ülkenin uyguladığı bir model var. Bu nedenle olaya sadece ne kadar para kazanıyoruz diye bakmadık biz. Ulaştırma ve taşımacılık sektörünün içindeki denizyolu ve ilgili sektörün tüm aktörlerinin ülkemize sağladığı ekonomik değer nedir ona baktık. Envanterlerden gelen cevaplarla bunu pekiştirerek, daha da geliştirmeyi düşünüyoruz. Ekonomik değer için entegre deniz

kullanım yönetim modelleri kurulmalı. Bu çalışma; Türk denizcilik sektörünün ve ilgili endüstrilerinin Türkiye'nin Gayri Safi Yurt İçi Hasılasına yaptığı katkının profesyonel bir ekonomik analizi olma iddiasındadır” dedi.

Türkiye ekonomik değerinin son 20 yılda Gayri Safi Milli Hasılası'nın 273 milyar dolardan Dünya Bankası verilerine göre 2019'da 754 milyar dolara geldiğini belirten Kaykayoğlu, “Eğer bu 754 milyar doları 365 güne bölerseniz Türkiye ekonomisinin hizmetler ve mal üretimi ile her şeyi ile bir günde yarattığı katma değer 2.1 milyar dolar oluyor.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre denizcilik ekonomisinin Türkiye'ye bir günlük katkısı 50 milyon dolar. Bunu birçok bileşenle sağlıyorsunuz. Peki, bunlar neler? Kapital, talent, marka değeri, varlıklar, perakende ürünler, deneyim, sosyal sermaye, güvenlik, veri-enformasyon bilgi ve yaşam kalitesi. Denizcilik sektörü basit bir sektör değil; çok fazla katma değerler var” dedi.

2019 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yaptığı bir çalışmaya göre Gelir İdaresi Başkanlığı verilerinden yola çıkarak Türkiye'de 15 bin 353 denizcilik faaliyeti yapan firmasının cirosunun 18.4 milyar dolar olduğunu belirten Kaykayoğlu, “18.4 milyar dolar heyecanlı bir rakam. Yine aynı kaynağa göre Türkiye'de sektörde çalışan sayısı 1 milyona yakın. Bu rakamlardan yola çıkarak Deniz Ticaret Odası'nın bize verdiği imkanlar doğrultusunda büyük bir gizlilik ile 9 bin 600 üye, 26 komitemizi sondajladık. Bu sondajlamanın ardından da bir model geliştirdik” dedi.

DURUM ANALİZİ VE MODEL OLUŞTURMA

Türkiye'nin data konusunda pek başarılı olmadığını yorumunda bulunan Kaykayoğlu, “Tabii ki bu konuda kimseyi suçlayamayız. Biz datayı varmış gibi hareket ederek dört kanattan data

topladık. Birinci kanat üyeler, komiteler, raporlarınız, STK verileriniz, ziyaret ettiğimiz kamu yöneticilerimizden veriler topladık. İkinci kanat sizin iş yeri veri tabanlarınızdan veri topladık. Üçüncü kanat 50'yi aşkın kaynaktan data topladık. Dördüncü kanatta da dünyadaki global kaynaklardan data topladık. Modele başlarken sizin NACE verilerinizden NACE kodlarınızı alıp Ulaştırma Depolama H Gurubu'nun TÜİK verilerini SGK verilerini elimizden geldiği kadar sondajlayarak her bir komitedeki NACE koduna ait TÜİK cirosu istihdamı ve SGK istihdamı çalışan sayısını bulduk. Ayrıca biz 46 komitemizi 5 gruba ayırdık.

Dünyadaki ekonomik değer çalışmalarının bu beş kümede yapıldığını bulduk. Bu kümeler: Gemi ile Taşımacılık Endüstrisi, Liman Endüstrisi, Deniz Endüstrisi, Denizcilik İlişkili İşletmeler Hizmet Endüstrisi, Balıkçılık ve Su Çiftlik Ürünleri... Buradan yola çıkarak her bir komitemizin firma sayısının komite numarasının hangi gruba gireceğini yazdık” dedi.

Kaykayoğlu, denizcilik sektörü büyüklüğüne bakıldığında gemicilik sektörünün 23 milyar, liman sektörünün 14 milyar, gemi & yat endüstrisinin ise 15 milyar dolar olduğunu ve 70 milyar dolarlık direk+endirek bir sektöre sahip olduğumuzu belirtti.

Son olarak Kaykayoğlu, yapılan envanter çalışması sonucuna bağlı olarak stratejik önerileri olduğunu belirtti ve bunları sıraladı.

Türkiye 2019 datalarına göre her gün 2.1 milyar dolarlık katma değer sağladığı bilgisini paylaşan Kaykayoğlu, “Denizcilik Genel Müdürlüğü rakamlarına göre denizcilik sektörü günlük 50 milyon dolarlık katma değer sağlıyor. Bizim bulduğumuz modele göre ise bu değer günlük 63 milyon dolar. 23 milyar dolarlık bir sektörüz. 3 bin 800 kişiye iş veriyorsunuz. Onların aileleri var, 4 ile çarparsak 1 milyon 200 kişi daha eklemek yiyor. Endirekt etkilerle 43 milyar dolarlık sektörüz. 5 bin 71 tane daha

adam çalışıyor. Hepsini toparlarsak 79 milyar dolarlık bir sektöre sahibiz” dedi. Kaykayoğlu, destek veren herkese teşekkürlerini sunarak konuşmasını sonlandırdı.

Denizcilik Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ, yapılan envanter çalışması sunumunun daha sonraki zamanlarda bir çalıştay şeklinde yapılarak daha iyi anlaşılabilir olabileceğine dikkat çekti.

DENİZCİLİK ÖĞRENCİLERİNİN STAJ SORUNU

Meclis toplantısı, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'in söz almasıyla devam etti. İzmir depremde hayatını kaybeden vatandaşlarımızın ailelerine başsağlığı dileklerini ileten Erdem, “Daha önce Temmuz ayı toplantımızda denizcilik sektöründe üniversite yükseköğretim ve teknik liselerde okuyan öğrencilerimizin mezun olabilmeleri için staj yapmaları gerektiğini belirtmiştim. Staj yapmayınca da mezun olamıyorlar ve diplomalarını alamıyorlar. Bu staj konusu önümüzdeki yıllarda da sayısı artarak devam edecektir.

Giderek artan problemin çözülebilmesi için staj yapacak öğrencilerimizin tek merkezden yönlendirilmesi gerekiyor. Bu tek merkez Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde veya İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde bir birim olarak kurulması öğrencilerin önünü açmak bakımından önemli bir adım olacağı kanaatindeyim.

Ayrıca Piri Reis Üniversitesi'nin staj konusunda Ankara Gemisi'ne teknik liselerden de öğrenci alması mümkün olursa eğer; staj konusuna faydası olacağı kanaatindeyim” diye konuştu. Erdem, meclise Türkiye'de denizcilik sektöründe staj konusu ile ilgili rapor hazırlamak istediğini iletti.

Meclis başkanı Salih Zeki Çakır, staj konusunda daha önce mecliste çalışma yapıldığını, ancak istenilen verimin alınmadığını ifade ederek İrfan Erdem'in

staj konusunda hazırlayacağı raporun çok faydalı olacağını söyledi.

SEMİH DİNÇEL NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Meclis toplantısı, geleneksel hale gelen Kaptan Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasası analizleri ile devam etti. Dinçel, Ekim ayı sunumuna İzmir depreminde hayatını kaybedenlere başsağlığı dileyerek başladı ve şunları kaydetti: "Pandemi sürecinde ham petrol fiyatlarının aşırı düşüşünden dolayı tankerler bir patlama yapmıştı. Tankerler pandemi süresince düşüşe geçti. Dökmecilerde ise tam tersine pandemi sürecine düşük olan rakamlar yükselmeye başladı. Ekim ayı haftalık olarak trend normalde aşağı doğru gitti. Çünkü Çin ciddi bir alıma girdi. O yüzden Ekim ayının baş kaçılları ile ilgili yoğun talep var. Konteynerler de çok ciddi bir rakam artışı var.

Brent petrol yine 40'ın üzerine çıktı. 8 Ekim'e göre yakıt fiyatları düşüş kaydetti. Dört büyük cevher ihracatçılarının Eylül ayındaki ihracat artışları Ekim ayının ilk haftasında bağlantılarla BDI ve Cape endeksini son 12 ayın en yüksek seviyelerine taşıdı.

Arkasından Ekim ayının 10'undan itibaren indeksler aşağı dönmeye başladı. 2 Kasım kapanışları 7 ve 15 günlük ortalamaları analiz ettiğimizde özellikle Cape tonajında ve en yüksek etkilediği BDI'da düşüşleri gördük. Kosterlerde iyiyiz spot tonaj yok gibi. Kazançlar 2019 Ekim seviyelerine geri döndü. Keza nehir tonajı da buğdayda vergilerin yıl sonuna kadar sıfırlanmasıyla yoğun bir taleple karşılaşmaktalar. Navlunlar nehirde 4/5 arttı."

YAKIT FİYATLARI ŞU AN İYİ

Semih Dinçel'in yaptığı sunumun ardından söz alan Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu, konuşmasına İzmir'de meydana gelen deprem için geçmiş olsun dileklerini ileterek başladı. Yakıt piyasaları hakkında değerlendirmelerde bulunan Muhtaroglu, "Semih bey çok doğru

tespitlerde bulundu. Rotterdam ve Singapur bir takım özel ikmal limanları çok ayrılır. Büyük ürünler elleçliyorlar. Baktığınız zaman High sulfur ile Very Low Sulphur arasında rafineri indekslerinde çok fark yok. O nedenle bu iki ürün birbirine çok yakın satılıyor.

Ham petrol şu an 41,15. Yakıt fiyatları şu an iyi. Herkesi rahatlatan bir rakam oldu. Ama bu bizim sektörde şöyle menfi durumlar ortaya çıkardı: Çantacı tipinde bunkerciler ortaya çıktı. Buna herkesin dikkat etmesini rica ediyorum" dedi. Muhtaroglu, yakıt fiyatlarının bu seviyelerde gideceği yönünde tahminleri olduğunu söyleyerek sözlerine son verdi.

LİMANLARDAKİ SORUNLAR

Kabotajda liman başkanlıklarından farklı uygulama ve yorumlar içinde kaldıklarını ve bu durumun çok sıkıntı yaşattığını söyleyen 8 Numaralı Meslek Komite Üyesi Arif Ertik, "Türkiye'deki liman başkanlıklarında bütün uygulamaların aynı hale gelmesi için bizim Ankara'dan bir telefona ihtiyacımız var.

Zaman zaman gündeme getireceğiz. 20 yıldır kullandığımız bir mevzuatı, muafiyeti kullanamaz hale gelmiştik. Bununla ilgili Kıyı Emniyeti'ni Genel Müdürlüğü'nü Tamer Başkanımızla beraber ziyaret ettik. Durmuş Ünüvar ve ekibinin durumu anlaması ve inisiyatif kullanması ile konuyu çözdük. Bundan sonra bu konu mevzuatlara da işlenecek anladığım kadarıyla. Çok büyük bir başarı oldu. Deniz Ticaret Odası Başkanı'na, Durmuş Ünüvar ve ekibine çok teşekkür ediyorum" dedi.

EGİAD'DAN 250 BİN TL BAĞIŞ

Arif Ertik'in konuşması ardından İzmir'de yaşanan depremle ilgili genel bir güncelleme yapan Meclis Üyesi Mustafa Aslan, "İzmir depremi ardından arayan soran herkese çok teşekkür ederiz. Her telefon bizim için kuvvet oldu. Gerçekten büyük bir felaket yaşadık. Bu yaşanan felakette şu anda bin 500 aile çadırlarda yaşıyor. Deprem tam şehrin merkezinde oldu. Bunun İzmir'e ekonomik ve sosyal olarak etki edeceğini düşünüyoruz. Tamer Başkan'ın da

buraya gelmesi bizim için çok büyük güç oldu. Sığacık'a gittik. Orada yaşanan tam bir facia... Bütün marinanın içindeki su çekilmiş daha sonra geri gelirken normal seviyesinin 2,5 metre üzerinde geri gelmiş ve bu gel-git altı kez tekrar etmiş. Biz gittiğimizde denizde arabalar, karada da teknelerin olduğunu gördük.

5 Kasım günü İzmir Valisi Yavuz Selim Köşger'in de katılımı ile bir toplantı gerçekleştirildi ve toplantıda bir bağış projesi kararı alındı. Depremde evleri yıkılan ailelerin konutlarını sıfırdan yapıp, kendilerine bağışlama projesi. Bu proje çerçevesinde biz de EGİAD olarak 250 bin TL destekte bulduk" diye konuştu.

KDV MUAFİYETİ

04. Grup Yat İnşa Yan Sanayi Komite Başkanı Nuri Enis Eralp'te tekne üreticileri olarak zor durumda olduklarını, KDV muafiyeti konusunda çalışmalar yapılması gerektiğini söyledi. Eralp, "Maalesef üç senedir dile getiriyorum. Bir tekne yapmak için KDV muafiyeti veriliyor. Bununla bizim üretmemiz mümkün değil. Çünkü yedek parça yurt dışından en az 6 ay önceden büyük kütlelerde sipariş veriliyor. Ve ne renk; ne kalınlık olacağı bilinmiyor. Bunun için defalarca rica ettim. Yurt dışından teknelerimizi almak isteyenler var.

Biz buralara rekabetçi olamıyoruz. %18 KDV ile alıyoruz %1 ile satmak zorunda kalıyoruz. Bu da bize inanılmaz bir yük getiriyor. Bu konuyu sanırım gemi ile karıştırıyorlar. Biz haftada bir tekne üretiyoruz. Senede bazen 300-500 tekne üreten arkadaşlarımız var. Bu muafiyet meselesini her bir tekne için her bir vidası için maliyeye gidip, tekrar muafiyet almak inanılmaz bir yük ve bu bizim üretimimizi durduruyor. Bu konuda hala bir sonuç alamadık. Bütün üretici arkadaşlarımız adına bu konunun ciddiye alınmasını rica ediyorum" dedi.

Tamer Kıran'ın şube başkanları ve meclis üyelerinin öneride buldukları ve değerlendirdikleri konular üzerinde çalışmalar yapıldığını ifade etmesinin ardından meclis toplantısı sona erdi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TAMER KIRAN, TEOS MARİNA'YI ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Ege Denizi'nde, İzmir Seferihisar açıklarında meydana gelen deprem sonrasında oluşan tsunaminin zarar verdiği ilçeyi ve Teos Marina'yı ziyaret etti. Oda üyeleri ile bir araya gelen Tamer Kiran, geçmiş olsun dilekelerini ileterek yardım taleplerini dinledi. Ziyarete, İMEAK DTO İzmir Şube Başkanı Yusuf Öztürk ile Aliğa Şube Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Meclis Üyesi Mustafa Aslan katıldı.

DENİZ LİMANLARI GÜVENLİĞİ ÇALIŞTAYI DÜZENLENDİ

Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan Arasında Sınır Yönetimi Alanında Bölgesel İşbirliği Projesi kapsamında 2-6 Kasım tarihleri arasında Deniz Limanları Güvenliği Çalıştayı düzenlendi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da çalıştayın ilk gününde konuşmacı olarak yer aldı.

TAMER KIRAN, İSTANBUL İL PANDEMİ KURULU TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'nın katılımıyla gerçekleşen İl Pandemi Kurulu Toplantısı'na iştirak etti. İstanbul genelinde salgınla mücadele kapsamında yürütülen çalışmaların değerlendirildiği toplantıda, alınan tedbirler, yapılan denetimler, fiyasyon ve izolasyon takip çalışmaları ile kademeli mesai konuları ele alındı.

İSTANBUL ODALARI VE TİCARET BORSASI ORTAK TOPLANTISI YAPILDI

İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul Ticaret

Borsası ve İMEAK Deniz Ticaret Odasının katılımıyla Yönetim Kurulları ve Meclis Başkanlık Divanı ortak toplantısı 4 Kasım 2020 Çarşamba günü video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda iş dünyasının ve Türkiye ekonomisinin pandeminin olumsuz etkilerinden nasıl korunacağı konusunda da istişareler yapıldı.

DTO YÖNETİMİ, BOAT SHOW TUZLA'YI ZİYARET ETTİ

Türkiye'nin açık havada ve denizde düzenlenen en büyük tekne fuarı Uluslararası Boat Show Tuzla, 5. kez ziyaretçilerine kapılarını açtı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet, fuarın ilk günü tek tek standları gezdi ve bilgi aldı.

İHRACATA İLK ADIM LANSMAN TÖRENİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay ve Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı İsmail Gülle'nin de yer aldığı 81 ilde İhracata İlk Adım Lansman Töreni'ne iştirak etti.

YURTDIŞI LOJİSTİK MERKEZLER TOPLANTISI

İMEAK DTO Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Ticaret Bakan Yardımcısı Gonca Yılmaz Batur'un da katıldığı Yurtdışı Lojistik Merkezler Toplantısı'na iştirak etti.

ODA YÖNETİMİNDEN İTÜ REKTÖRÜ'NE ZİYARET

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu, Recep Düzgüt ve Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, 13 Ağustos'ta göreve atanan İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu'yu

makamında ziyaret ederek hayırlı olsun dileklerinde bulundu.

DTO EĞİTİM ÇALIŞMALARINA DEVAM EDİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimimi ile Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Mezunlar Derneği (ODEMED) Yönetimi, video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek Ziya Kalkavan Okulu ile ilgili genel durum değerlendirme toplantısı gerçekleştirdi.

TOBB TÜRKİYE EKONOMİ ŞURASI DÜZENLENDİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla Türkiye Ekonomi Şurası Ankara'daki TOBB İkiz Kuleler Konferans Salonu'nda video konferans sistemiyle gerçekleştirildi. TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde 18 Kasım 2020 Çarşamba günü gerçekleştirilen Şura'ya, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Hazine ve Maliye Bakanı Lütfi Elvan, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran da iştirak etti.

6. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası 6. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıda denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri görüşüldü. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, toplantıda gelineen noktada küresel ekonominin gidişatında ana belirleyenin Covid-19'un seyri olmaya devam ettiğini kaydetti.

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com



6'NCI MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası 6'ncı Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 19 Kasım Perşembe günü, Covid-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yapıldı.



Salih Zeki Çakır

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdür Yardımcısı Naci Kaya'nın da katıldığı toplantının selamlama konuşmasını İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaptı. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantılarının yıllardır sektörün sorunlarının yoğun olarak tartışıldığı ve çözümleri yönünde eylem planlarının oluşturulduğu bir platform olduğuna değinen Çakır, bugünkü toplantının da buna hizmet edeceğini söyledi. Ardından söz İMEAK DTO 6'ncı Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nın açılış konuşmasını yapması için Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a bırakıldı.

TALEP YÖNLÜ BİR SIKINTI YAŞANMASI BEKLENİYOR

Toplantıya meclis salonundan katılan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada, gelinen noktada küresel ekonominin gidişatında ana belirleyenin Covid-19'un seyri olmaya devam ettiğini kaydederek şunları ifade etti: "Son dönemlerde

artan vaka ve kayıp sayıları Nisan-Mayıs aylarında yaşanan zirve noktalarını aşan ikinci bir dalgaya yol açtı. Bunun sonucu olarak başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde yeni karantina önlemlerinin uygulamaya konulduğunu görüyoruz. Nitekim ülkemizde de Sağlık Bakanlığı ve Koronavirüs Bilim Kurulu'nun önerileri, Sayın Cumhurbaşkanımızın talimatları doğrultusunda 20 Kasım tarihi itibarı ile birçok yeni tedbir kararı alınarak hayata geçirildi.

Önlemler kapsamında yeni bir karar alınıncaya kadar üretim, imalat ve tedarik zincirleri muaf olmak üzere hafta sonları saat 10:00-20:00 saatleri dışında sokağa çıkma kısıtlaması uygulanacak. Covid-19 pandemisine bağlı olarak ilkbahar aylarında hem arz, hem de talep yönlü bir şok yaşanmıştı. İçinde bulunduğumuz dönemde arz değil daha çok talep yönlü bir sıkıntı yaşanması ve özellikle hizmet sektörlerine daha fazla yansımaları bekleniyor."

Yaşanan olumsuz gelişmelerle beraber koronavirüsle ilgili önemli bir keşif yapıldığını söyleyen Kıran, "Türk bilim insanları Özlem Türeci ve Uğur Şahin'in kurucuları arasında olduğu BioNTech'in Pfizer ortaklığı ile bulunduğu koronavirüs aşısı bilim dünyasında heyecanla karşılandı. Pek çok aşı çalışması da halen devam ediyor, başka aşılar da gelecek gibi görünüyor. Aşının bulunması her ne kadar küresel anlamda aşılama işlemi aylar alacak olsa da, salgının kontrol altına alınması ve yaşadığımız sıkıntılardan kurtulmak açısından çok önemli bir gelişme" dedi.

EKONOMİDEKİ GÜNCEL GELİŞMELER

Türkiye ekonomisine ilişkin de yakın zamanda önemli gelişmeler olduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, Merkez Bankası Başkanlığına Naci Ağbal, Hazine ve Maliye Bakanlığı'na ise Lütfi Elvan'ın atandığını hatırlatarak, şunları söyledi: "Değişimin ardından hem Sayın Ağbal'ın, hem de Sayın Elvan'ın yaptıkları yazılı açıklamalarda, enflasyon ile mücadelenin ön plana çıktığını, şeffaflık ve öngörülebilirlik vurgusunun yapıldığını gördük. Hemen arkasından Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'dan, ekonominin geneli için bir reform ve seferberlik çağrısı geldi. Enflasyon ile mücadele yine ön plana çıkarken, yatırım ortamının iyileştirilmesi anlamında hukuk reformu ön plana çıktı. Önümüzdeki dönem ekonomi politikalarına ilişkin bu açıklamaları çok olumlu değerlendiriyoruz. Enflasyon, yarattığı belirsizlik ve yüksek faiz ile sürdürülebilir büyüme konusunda ciddi sıkıntılar yaratıyor. Bu çerçevede enflasyon ile mücadelenin ön plana çıkmasını çok önemsiyoruz. Döviz kurlarında istikrarı sağlamaya yönelik güçlü para politikası adımları enflasyon



Tamer Kıran

ile mücadeleye güç katacaktır. Düşük enflasyon ekonominin üretim ve yatırıma dönmesi için en önemli belirleyendir. Bunun üzerine gelecek uluslararası düzeyde bir hukuk sistemi ve kurumsallaşma ekonomimizin sürdürülebilir büyümeye geçmesi açısından son derece büyük önem taşıyor.” Tüm dünyada olduğu gibi ilkbahar aylarına kadar Türkiye’yi de zorlu bir ekonomik süreç beklediğini söyleyen Kıran; “Üretimi minimum düzeyde etkileyecek yerinde ve güçlü karantina önlemleri ile merkez bankalarının likidite desteği ve maliye politikaları bu sürecin atlatılmasında ana faktörler olmaya devam edecek görünüyor. Açıklanan politikalar ve reformların hayata geçmesiyle Covid-19 sonrası ekonomimizin daha istikrarlı bir döneme ilerleyeceğine inanıyoruz” şeklinde konuştu.

Covid-19 nedeniyle yaşanan olağanüstü süreçte ekonomik hasarın bir noktada tutularak çarkların dönmesini sağlamak için gece gündüz demeden çalışmaya devam ettiklerini anlatan Tamer Kıran, meslek komitelerinden gelen sorun ve çözüm önerilerini bizzat İMEAK DTO ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği kanalıyla ilgili bakanlıklara ilettiklerini,

bunların takipçisi olduklarını, pandemi sürecinin başından bu yana bu anlayışla birçok talebin çözümü yolunda sonuç elde ettiklerini söyledi. Pek çok sektörde Muhtasar-KDV-SGK ödemelerinin altı ay ertelendiğini, Kısa Çalışma Ödeneği’nden yararlanma şartlarının iyileştirildiğini, Kredi Garanti Fonu (KGF) kefalet kapasitesinin artırıldığını, KGF teminatıyla kamu bankalarının düşük faizli kredi paketleri çıkarıldığını hatırlatan Tamer Kıran, şöyle devam etti: “Bu dönemde özellikle deniz turizmi sektöründeki üyelerimizin en büyük sıkıntısı olan finansman sorununu gidermek için girişimlerde bulduk. Bu çabaların sonucunda Türkiye Halk Bankası İşe Devam Desteği’nden 89 üyemiz, Denizbank Nefes Kredisi’nden 197 üyemiz faydalandı. En son içinde bulunduğumuz haftada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğümüzce alınan kararla, kara sörvey tarihi geçmiş olan saç yapıları günübirlik gezi teknelerinin, kamera ile sualtı sörveyi yapılarak bir yıl süreli Denize Elverişlilik Belgesi almalarına imkan sağlandı.” Tüm bunları yaparken ilgili bakanlıklar ve en yakın çalışılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile de işbirliği içerisinde çalışmalar gerçekleştirdiklerini belirten

Tamer Kıran, “Dinamik bir süreç yaşamaya devam ediyoruz. Pandemi ve beraberinde getirdiği olumsuzluklar nedeniyle her gün yeni bir konu ortaya çıkabiliyor. Önümüzdeki dönemde de sizlerden gelen talepleri iletmeye ve sorunlara çözüm aramaya devam edeceğiz” diye konuştu. Tamer Kıran, sağlıklı günlerde yüz yüze yapılacak toplantılarda buluşmayı temenni ederek, komitelere çalışmalarında başarılar dileyerek sözlerine son verdi.

Toplantıda söz alan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı toplantıda olmaktan mutluluk duyduğunu ve daha önceki toplantılarda olduğu gibi 6’ncı Müsterek Meslek Komitesi Toplantısı’nda da bilgi paylaşımında bulunarak sorunlara çözüm bulacaklarını ifade etti. Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdür Yardımcısı Naci Kaya ise güzel bir toplantı olması dileklerinde bulunarak herkese başarılar diledi.

IMO’NUN GELECEK YILLARA YÖNELİK ÇEVRE ÇALIŞMALARI

Ardından Prof. Dr. Mustafa İnsel IMO’nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) gelecek yıllara yönelik çevre konusundaki çalışmalarına ilişkin sunum yaptı. Sunumunda IMO’nun 2030 hedefindeki 17 madde içinde iklim ve sudaki yaşam içerikli 13 ve 14’üncü maddelerin denizcilik kurallarına yön veren en önemli iki madde olduğunu belirten Prof. İnsel, “İklim değişikliği artık hepimizin çok yakından hissedebildiğimiz küresel bir problem ve çözümü de sadece küresel olarak bulunabilir” dedi.

İklim değişikliğinde temel neden olarak da çeşitli sektörlerden karbondioksit salınımının ana etmen olduğunu vurgulayan İnsel, denizciliğin ise buna %1 ila %3 arasında neden olduğunu söyleyerek şunları ifade etti: “Karbon dioksit salınımları küresel ısınmaya, iklim değişikliklerine, yağmurlara ve diğer tabiat olaylarına sebebiyet vermekte. Bunu dikkate alan Uluslararası Denizcilik Örgütü, çeşitli konularda çeşitli kurallar çıkardı.

Bunların içinde geçmiş yıllarda çıkmış ve efektif olduğu görülmüş olan gemilerden petrol kirliliği, balast sularının yönetimi, gemi boyaları konusunda kurallar çıktı ve uygulanmaya başlandı. Bunların yanında şu anda gelişen bazı kurallar var. Bunlardan bir tanesi çöp kirliliği ve özellikle tek kullanımlık plastik atıklarda gelişmeler var. Geri dönüşümde Hong Kong Konvansiyonu, yönü belirledi, ancak henüz devreye giremedi. Çin'in veya Hindistan'ın Hong Kong Konvansiyonu'nu onaylaması bekleniyor. Su üstü gürültüsü konusunda kurallar çıktı, ancak sualtı gürültüsü konusunda da IMO'da çalışmalar devam ediyor. Bu durum özellikle deniz memelilerine etki ediyor. Önümüzdeki 15-20 yıl içinde çeşitli kuralların gelmesini bekliyoruz" dedi.

Günümüzün en sıcak konusunun gemi baca gazlarının emisyonları olduğunu hatırlatan İnsel, "Gemimiz seyri sırasında oluşturduğu emisyonlar genelde karbondioksit bazlı da olsa bir ton yakıt havadaki oksijenle birleşerek 3.2 tonluk karbondioksite dönüşüyor. Ama bunun yanında 9 ila 45 kilogram arasında azot oksitler, yaklaşık beş kilogram civarında kükürt oksitlerde oluşuyor. Azot oksitler ve kükürt oksitler, çevre kirliliğine sebebiyet veren bileşenler karbondioksit ise daha çok iklim değişikliğine sebebiyet veren ana gaz emisyonu. Yani emisyon dediğimiz şey aslında gemide ne kadar yakıt yaktığımızla direkt orantılı" ifadelerini kullandı.

IMO'nun hava kirliliğinin azaltımı için iki ayrı yönde çalışmalar düzenlediğini dile getiren İnsel şöyle devam etti: "Bunlardan bir tanesi, kükürt oksitler... Bununla ilgili 1 Ocak 2020'den itibaren yakıttaki kükürt oranları yüzde 3,5'tan 0.5'e indi ve uygulanmaya başlandı. Sektör buna çeşitli şekillerde cevap verdi. Düşük sülfürlü yakıtlar, dizel yakıtlar veya scrubber kullanımı. Ancak bir şeyin daha altını çizmek lazım. SEKA adını verdiğimiz kükürt salınım kontrol alanlarında bu oran yüzde 0.1. Yani binde bir. Azot oksitlerde ise daha

çok makinadaki yanma ile dolayısıyla makinelerin dizaynı ve tasarımıyla alakalı. Bununla ilgili 2016 yılından itibaren yeni gemilerde TL2 adı verilen makinalar zorunlu hale geldi. Azot salınım kontrol bölgelerinde ise bu oran TL3 olarak belirlenen ayrı bir kontrol rejiminde. Azot oksitlerin salınımını belirleyen temel şeyler makinanın devri ve makinadaki yanma sıcaklıkları. Dolayısıyla makinanın tasarımı belirliyor. Şu an piyasada bulunan bütün makinalar hemen hemen TL2. TL3 adını verdiğimiz sistem ise makinanın dışında çeşitli ek sistemler gerektirmekte ve maliyet artmasını da beraberinde getirmekte. İklim değişikliği kısmında ise IMO'nun verdiği karar şu oldu: Yeni gemilerde yakıt tüketimini taşıdığı yük ve mil başına ne kadar karbondioksit salınımı yaptığı. 2013 yılı milat alındı ve 2013-2015 yılı arasındaki ortalamalar faz1 olarak adlandırılıp çeşitli gemi tiplerinde ortalamalar bulundu. Sonra buradan yeni inşa edilen gemiler için faz1 adını verdiğimiz 2015-2020 yılları arasında %10 azaltım öngörüldü. 2020-2025 arası bu oran %20 olarak belirlendi. 2025-2030 arası ise %30 olarak belirlendi ve uygulanmaya başlandı. Yeni gemi inşa olduğu için daha çok tasarımcılarımızı ve tersanecilerimizi ilgilendiren bir yaklaşım olarak ortaya çıktı. Yeni gemi alan kişilerin bu özellikleri sağlayan gemileri sipariş edip almaları yönüne gidildi".

Mevcut yürürlüğe giren kurallardan, gemilerde enerji verimliliği yönetim planının bulundurulması zorunlu bir plan olduğunu ve önümüzdeki dönemde bununla ilgili çok önemli değişiklikler olacağını dile getiren İnsel, "Artık bulundurulmasının dışında izlenmesi, denetlenmesi, enerji verimliliğinin geliştirildiğinin gözlemlenmesi gibi kurallar geliyor" dedi.

2050 HEDEFİ GEMİ BAZINDA EMİSYONLARIN %70-80 AZALTILMASI
IMO'nun önümüzdeki dönemler için hedefler belirlediğini belirten İnsel, "Bu hedeflerin birincisi 2030 yılı için gemi bazında %40 karbondioksit

emisyonlarının azaltılması. 2025 yılından itibaren %30 azaltımı belirlenmişti. Şimdi buna bir ek geldi, 2030 yılı ile beraber %40 azaltım devreye giriyor. Bunun dışında diğer bir hedef var. Bu hedef de, 2050 yılı için toplam deniz taşımacılığının karbondioksit salınımlarının %50 azaltılması. Filonun büyüyeceğini de dikkate alırsak, şu anlama geliyor. Gemi bazında karbondioksit salınımlarının %70-80 azaltılması. Ülkeler ve AB gibi bölgesel işbirlikleri bu hedefe ulaşabilmek için yeni kuralları devreye sokarak, bunun 2050 yılı öncesinde başlaması ve adımlar atılması yönünde faaliyetlerde bulunuyorlar. Şimdi %70-80 dediğimiz zaman bu oran çok ciddi bir oran. Yakıt tüketiminin azaltılması ve karbon oksitlerin azaltılması çok kolay bir iş değil. Bu çerçevede IMO'da dört ayrı yönde gelişme var. Bunlardan biri bizi bölgesel olarak ilgilendiren Akdeniz Bölgesel Kontrol alanı, ikincisi kısa, orta ve uzun dönem enerji verimliliği tedbirleri. Dünyanın farklı bölgelerinde kuruldu ve kuruluyor. Akdeniz için bir emisyon kontrol alanı var. Bunun sülfür oranlarında olması gerektiği konusunda bir önerge var. Eğer bu olursa Akdeniz'de kullandığımız yakıt sülfür oranlarının yüzde 0.1'e düşmesi gerekecek" değerlendirmesinde bulundu.

IMO'nun kısa orta ve uzun vadede çok sayıda değişim ve yeni kurallar getireceğini belirten İnsel, şöyle devam etti: "Sevk verim artırıcı, yüksek verimli pervaneler, düşük sürtünmeli boyalar, verimliliği artırıcı gemilere eklenecek ek tedbirler, makinelerde verim artırıcı uygulamalar, elektrik kullanan motor ve pompalarda uygulamalar ve özellikle limanlara giriş çıkışlardaki tam zamanlı varış, sanal varış gibi ayrı uygulama tedbirleri... Ayrıca limanlarda karadan elektrik alma da var. Orta vadeye geçtiğimizde EEXI dediğimiz yeni bir tedbir paketi devreye giriyor. Yine ton mil başına karbondioksit emisyonunun kısıtlanması prensibine dayanmakta. Bunu kısıtlamak için gemilerdeki shaft gücünün sınırlandırılması kuralı



getirilmekte. EEXI kurallarının çok yakında devreye girmesini bekliyoruz. Dolayısıyla artık gemilerimizde bir güç kısıtlaması meydana gelecek. Bu alternatif gemilerdeki hız sınırlandırmasına karşılık olarak geliştirildi. İyi çalıştırılan, tasarlanan ve enerji verimliliği iyi olan gemilerin daha avantajlı olmasını sağlayacak tedbir olarak ortaya kondu. Uzun vade tedbirlerine baktığımızda ise, karbondioksit salınımlarının %70-80 azaltılması gereksinimini IMO'nun ortaya koyduğundan bahsetmiştik. Aslında buna varmanın üç ayrı yolu var. Kullanılan yakıtın azaltılması, yeni düşük karbonlu yakıtların kullanılması ve karbondioksit salınımlarının karşılığında taşıyanın bir ödeme yapması. Bu çerçevede IMO ilk adımını bugünlerde atmaya çalışıyor. Buna paralel AB, Yeşil Mutabakat denilen kanunlar getirmeye uğraşılıyor. AB, 2050 yılında sıfır karbon nötron pozisyonuna erişecek. AB, bunu çeşitli endüstri sektörlerinde zorunlu hale getirdi. 2020 yılında getirilen Yeşil Mutabakat, denizciliğin de buraya eklenmesini öneriyor. Bu tedbirler arasında çok çeşitli şeyler var. Bunların arasında yakıt ikmal altyapı değişiminin desteklenmesi, açık denizden yenilenebilir enerji elde edilerek kullanılabilmesi, dijitalizasyon ve AR-

GE tedbirleri... Bunlar yeni tedbirlerin uygulanması ve gösterilmesi üzerine uygulanacak. Yeni enerji kaynaklarına bakacak olursak Bio dizel, LNC ve metenol aslında karbon emisyonlarını sınırlamayan, ancak %25-30 civarında azalma sağlayan tedbirler. Bu yakıtların kullanımı için makinalar hemen hemen hazır. Ancak limanlarda destekleme için altyapıların aynı olduğunu söylemek mümkün değil. Kısa mesafe gemiler için elektrikli sevk sistemleri geliştirildi ve özellikle feriler konusunda destekleniyor. Ülkemizde de önümüzdeki beş yılda bu konuda çok önemli gelişmeler olacağını beklemekteyiz. Hidrojen sentetik yakıtlar önümüzdeki 15-20 yıl dönemi içinde devreye gireceğini bekliyoruz. Rüzgar destek, aslında kendi başına bir yakıt olarak değil ancak yakıt tüketimine %30'luk bir etki edeceği bekleniyor. Bu çerçevede baktığımızda bu yakıtların kullanımıyla önümüzdeki 20-30 yılda çok önemli gelişmeler olmasını bekliyoruz. Bu yenilikler iş yapma sistemimizi, limanlarımızdaki bunkering sistemleri ve altyapıyı 2050 yılına kadar ciddi anlamda değiştirecek tedbirler olarak görmekteyiz. Denizcilik sektörümüzün bugün olmasa bile kısa dönemde bizi etkileyecek bu değişikliklere karşı ön hazırlıklara şimdiden başlamaları, en

azından bu sistemleri değerlendirmeleri gerektiğini mütalaa ediyor ve bilgilerinize arz ediyorum.” Mustafa İnel'in çevre konusunda yaptığı sunum ardından çevre ile ilgili kuralların gün geçtikçe sıklaştığını ve ağırlaşmakta olduğunu altını çizen Tamer Kıran, bu gelişmeleri takip edebilmek, aynı zamanda hazırlıklı olabilmek için yapılması gerekenler olduğunu, bunun en başında da konunun ne olduğunu iyice anlamak ve özümsemek olduğunu söyledi. Kıran, kısa süre içerisinde kapsamlı ve anlaşılır bir dille sunum yaptığı için İnel'e teşekkürlerini sundu.

“MALİYETLER ADİL ŞEKİLDE YAYILSIN”

Tamer Kıran'ın ardan söz alan BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ise MEPC'nin (Deniz Çevre Koruma Komitesi) başladığını belirterek, “Bir fiil çalışan gemilerin gemi ve şaft güçler güçlerinin sınırlandırılması ve aynı zamanda karbon operasyonel ölçüm metodlarının tavsiyesi alındı. Bugün de Research and Development Fan dediğimiz fanın üzerine tartışma var. Henüz kabul edilip edilmeyeceğini bilmiyoruz. Bunlar bizim BIMCO'da yakın olarak çalıştığımız



Prof. Dr. Erhan Arslanoğlu

şeyler. İkisinin de fikir babaları bizleriz. Her ne kadar çevre çalışmaları bize maliyet getirirse getirsün, en azından bu maliyetin adil şekilde yayılmasını sağlamak için çalışıyoruz ki bir haksızlık olmasın. Bununla birlikte haklı olarak biz denizciler gemilere odaklanıyoruz. Aslında bu çok büyük bir proje... Gemi değişimi ve teknolojileri bu değişimin büyük transformasyonu. Yani limanlara ve diğer kara tesislerinde denizcilikle ilgili diğer paydaşlara baktığımız zaman %20-30'larını oluşturuyor. Önümüzde zor bir dönem var ve çok yakından takip gerektiriyor. Dolayısıyla arkadaşlarımız ne zaman isterlerse bizlere ulaşabilirler. Seve seve sorularına cevap veririz” dedi.

İNNOVASYON VE AR-GE TEKNOLOJİ MERKEZİ KURULMALI

Mustafa İnel'in yaptığı sunum ile ilgili genel bir görüş sunan DTO Türk Denizcilik Sektörü Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ ise şunları kaydetti: “Bildiğiniz üzere denizcilik sektörü için bir envanter çalışması nihayetlendirdik. Oradaki önerilerimizden biri de Mustafa hocamızın değindiği konulara çok güzel uyuyor. 15 yıl sonra uygulanacak bir model konuşuluyor. Büyük ihtimalle 15 yıl sonra armatörlerin, tersanelerin yeni inşa alanında önüne gelecek bir konu bu. Envanter çalışmamızdaki bu öneri Deniz Ticaret Odası çatısı altında bir inovasyon ve AR-GE teknoloji

merkezi kurulmasıydı. Bir an önce kurulup hayata geçirilmesi böylece ileride olabilecek ürün ihtiyaçlarının Türk armatörünün kullanımına yerli ve milli firmalar tarafından sunumu için böyle bir merkezin hayati önemini olduğuna inanıyorum.” Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komite Başkanı Serdar Akdemir'de Adem Kocadağ'ın inovasyon ve AR-GE merkezinin kurulmasının yanında inovasyon ve AR-GE yapan veya yapacak kişi ve kurumlara da destek olunmasının da çok önemli olduğunu dile getirdi.

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, yapılan sunuma istinaden Mustafa İnel'e tüm dünyanın elektrikli araçlara geçme hazırlığı içinde olduğunu ve gemilerde de elektrik sevki kullanılmasının planlandığını, bununla ilgili olarak IMO'da çalışma yapılıp yapılmadığını sordu. İnel'de IMO'da bununla ilgili bir fon oluşturularak desteklenme çabalarının olduğu belirtti. Meclis üyesi Mustafa Muhtaroğlu'da sunum ile ilgili olarak katkıda bulundu. LNG Bunkering konusundaki çalışmaların öne alınması gerektiğini söyleyen Muhtaroğlu, bu sürecin çok hızlandığını ve Türkiye olarak gündeme alınması gerektiğini vurguladı.

'ZORLU BİR DÖNEM BİZİ BEKLİYOR'

Sunum ile ilgili katkı ve önerilerinden ardından Piri Reis Üniversitesi Rektör

Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Arslanoğlu da son ekonomik gelişmelerle ilgili değerlendirmelerde bulundu. Geçtiğimiz 10-15 günde hem dünyada hem de Türkiye'de beklentileri etkileyecek önemli gelişmeler yaşandığını belirten Prof. Arslanoğlu, ABD seçimleri, aşı ile olarak peş peşe gelen olumlu haberler ve yine Türkiye ekonomi yönetimindeki değişiklikler ve ekonomiye yönelik verilen mesajların normalleşme anlamında iyimserliği arttırdığını kaydetti. Dünyanın ekonomisinde bir numaralı gündem maddesi olmaya devam eden Covid-19 pandemisinde son dönemlerde vaka sayılarında ciddi bir tırmanış görüldüğünü dile getiren Arslanoğlu, “Özellikle son bir ayda yaz aylarına göre çok ciddi sıçramalar olduğunu net bir şekilde görebiliyoruz. Maalesef bu durum kapanmalar, kısıtlamalar getiriyor. Getirmeye de aday. Bu gidişat, kayıp sayıları her ne kadar bir miktar daha kontrollü gitse de ki maalesef kayıp sayılarında da artış var. Bu önümüzdeki günlerde zorlu bir sürecin bizi beklediğini gösteriyor. Nisan- Mayıs dönemiyle farklı olarak o zaman hem arz, hem talep yönlü şok yaşamıştık. Tedarik zincirleri, üretim bir anda durdu, fabrikalar birçok yerde çalışamaz hale geldi ve talep hızla kesildi. Şimdi arz yönlü bir şok pek beklemiyoruz. Olsa bile bu konuda daha hazırlıklı bir dünya var. Üretim, ulaşım büyük oranda devam ediyor, edecek. Fakat talep yönlü beklenenden daha güçlü bir yavaşlama, özellikle hizmet sektörlerinde gelecek gibi görünüyor. Tabii bu ekonominin genelinde de tahminlerin ötesinde son çeyrekte bir yavaşlama olabilme ihtimalini artırıyor. Aşılar devreye girip sonuç vermesi biraz zaman alacağı için kısa vadede 1-2 çeyrek zorlu dönem bizi bekliyor” dedi.

İKİ FARKLI SENARYO İHTİMALİ VAR

Covid-19 ilk ortaya çıktıktan sonra iyimser senaryonun Nisan-Mayıs'taki pik noktasından sonra kontrollü bir şekilde yavaşlama olduğunu, uluslararası kuruluşlar ve birçok kurumun tahminlerini böyle yaptığını ancak tutmadığını belirten Arslanoğlu “Geriye



iki senaryo kalıyor. Bu en kötü senaryo... Umarız böyle bir şey olmayacak. İspanyol gribi senaryosu var. İkinci dalga daha sert ve daha uzun sürüyor. Umarız olmaz ama bu risk 'sıfır' diyemeyiz. İçine girdiğimiz bir süreç. Üçüncü senaryo ise ilkbahar aylarındaki pik noktalarındaki zirveleri ara ara gördüğümüz 1-1,5 yıl gibi bir süre bizi bekliyor. Bu ekonomiye de yansıyor. Şöyle ki: İmalat sanayinde otomobil, elektronik, teknoloji gibi yani bizim evlerde de talep yaratabildiğimiz sektörler var. Evdeki zamanın artması, bundan sonra evden çalışmanın daha kalıcı olacağı beklentisi, ABD ve Avrupa'da şehir dışına yavaş yavaş göçlerin ve yerleşimlerin başlaması, imalat sanayine çok ciddi bir talep getiriyor. Satın alma yöneticileri endeksi global olarak çok sert düştü. Çok sert de topladı. Hatta Covid-19 öncesi küresel ticaret savaşı dolayısıyla düşen endeksin şimdiki toparlanması ticaret savaşını aşacak gibi bir tablo gösteriyor. Bu birçok sektörde olumlu resmin devam ettiğini gösteriyor. Hız kesse de devam etmeye aday. Otomobil dahil, imalat sanayi ürünleri, bunların taşınması, bu tarafta pozitif ama işin içine hizmet sektörlerini kattığımızda sert bir düştü. Sonra V şeklinde toparlanma oldu ama hizmetleri dahil ederek total baktığımızda bir yataylaşma gördük" şeklinde konuştu. Ekonomik aktivitenin Covid-19 öncesi

100 iken şu anda ortalama 65-70'lerde olduğunu kaydeden Arslanoğlu, "İçinde bulunduğumuz aylarda da düşmeye devam etmeye aday. Buralardaki gelir ve istihdam kaybı, talep baskısını yaratması ve dünya ekonomisinde yine büyümeyle ilgili sıkıntılı dönemin gelme ihtimali yüksek. Eğer mutasyon olmadan bugüne göre de daha fazla dramatik bir yöne doğru gitmeden sürdürülebilirse, tünelin sonunda ışığı görüyoruz ama dediğimiz gibi bilinmeyenlerin olduğu birkaç ay içindeyiz. Risk yönetimi açısından dikkat edilmesi gereken bir dönem... Dünya ve Türkiye ekonomisinde bir yavaşlama sürecine giriyoruz, girdik."

Emtiaların genel olarak büyümenin zayıfladığı dönemlerde yatay ve negatif olabileceğini belirten Prof. Dr. Erhan Arslanoğlu, risklerin yüksek olduğu bir dönemden geçtiğimizi ve altın, gümüş gibi emtiaların önümüzdeki haftalarda pozitif olmaya aday olduğunu söyledi. Arslanoğlu, "İyileşmeyle beraber altın tekrar etkilenebilir. Hisse senetleri de dalgalı ve yatay. Çünkü, normalde büyümenin yavaşlayacağı dönemde hisse senedi piyasaları olumsuz etkilenmesini bekleriz ama dünyada o kadar çok para var ve faizler o kadar düşük ki hisse senedi piyasası da bu anlamda çok düşmeye gönüllü olmayacak. Hafif düşüşler olsa bile hızla toparlama eğilimi olabilir diye

düşünüyorum. Bu süreç uzarsa, daha kalıcı ve olumsuz bir senaryo olur" ifadelerini kullandı.

TÜRKİYE'YE İLİŞKİN EKONOMİK DEĞERLENDİRME

Türkiye'de günlük hayat açısında ana gündem maddesinin Covid-19 olduğunu kaydeden Arslanoğlu, "Pandemi ile birlikte Türkiye'nin ekonomi politikaları paradigmasından bir değişim sinyali aldık. Bizim 2'nci çeyrekte büyümemiz sert düştü. 3'ncü çeyrekte bunun toparlanacağını Türkiye'nin satın alma yöneticileri endeksinden de biliyoruz. 1'nci çeyrek 4, 5, 2'nci çeyrekte ise 9,9 daraldık. 3'ncü çeyrekte 5-7 arası büyüebiliriz. Yani ilk 9 ayın ortalaması 0 civarı olabilir. Son çeyreğin rakamı yılın tamamını belirleyecek görünüyor. Şu andaki faiz artışlar ve bundan sonra olabilecek kısmi artışlar birleştiğinde bizim kalan bir buçuk ayda kredi büyümemiz daha da aşağı gidecek. Son çeyrek bizi eksiye doğru çekebilir. Gelecek yılın ilk çeyreği de dahil olmak üzere eksi büyüme görme ihtimalimiz var. Daha sonra biz enflasyonu indirmeye çalışacağız, reformları yapmaya çalışacağız. O zaman ilkbahar yaza doğru dünyayla başka bir senaryoyu konuşmaya başlayabiliriz" dedi. Erhan Arslanoğlu'nun son ekonomik gelişmelerle ilgili değerlendirmelerinin ardından toplantıda Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan da güncel ekonomik gelişmelerle ilgili eklemeler yaptı.

"BELGELERİN KAĞIT BAZINDA İSTENMESİ KÜLFET"

Yapılan sunumların ardından DTO Meslek Komite Başkanları ve meslek komite üyeleri sektörleri ile ilgili sorun, görüş ve çözüm önerilerini aktardı. İlk sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve 31. Meslek Komitesi Üyesi Uğur Sina Şen olarak İstanbul'da toplu taşımacılık yapan yolcu motorlarının tamir ve bakımları sırasında istenen belgelerin bir yük olduğunu ifade ederek, "Yalova'daki tersanelere bakım ve çekilerle ilgili olarak her yıl gitmekteyiz. Bakımlara giden



Yılmaz Taşçı

gemilerimizin yaklaşık 150 grostonun üzerinde olanları için tersaneye gidildiği zaman İstanbul Liman Başkanlığı'ndan aldığımız liman çıkış belgesinin yanı sıra tersaneye vardığımızda yanaşma ordinoları istenmekte. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız olarak teknolojinin bu kadar geliştiği, teknolojinin bu kadar üst seviyede kullanıldığı bakanlığımızdan hala bu belgelerin kağıt bazında istenmesi, hakikaten meslek arkadaşlarımıza bir yük, bir külfettir. Bununla alakalı olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızdan rica ediyoruz ki, bu yanaşma ordinolarını iç deniz olan Marmara Denizi'nde artık uygulamadan feragat edilsin. Esnafımıza biraz daha kolaylaştırıcı çözümler üretilsin. Bu işe verecekleri desteklerle de esnafımız rahatlamış olacaktır" dedi.

Türk karasularında yaklaşık 18 bin kişinin geçimini balıkçılıkla geçirdiğini ifade eden Şen, şunları kaydetti: "Bu balıkçı teknelerinin boyları ortalama 6 metre ile 10 metre arasında. Şimdi kıyı tesisi işletmelerine ilgili sorunlarımız var. Buradaki balıkçı kooperatifleri bu tekneleri çekmek için öncelikle kıyı tesisi işletme izinlerini alıyorlar. Bunlar şimdi Tarım Bakanlığı'na geçmiş olmalarına rağmen kıyı tesisi işletme iznini alabilmeleri için kiralamaları henüz gerçekleştirilmedi. Dolayısıyla bu arkadaşlar gemilerini kıyıya çekebilmek için ciddi bir sorunla karşı karşıyalar. Bu arkadaşlarımızın en azından 10 metreden küçük olan, içinde 9 beygir pancar motoru olan, 16 beygir pancar

motoru olan geleneksel balıkçılık yapan insanların son zamanlarda çıkartılan denize elverişlilik belgesinden muaf tutularak bu balıkçılıklarını sürdürebilmeleri hususunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan bir destek bekliyorlar."

YAPI KAYIT BELGESİ'NDE NE DURUMDAYIZ?

7 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Bülent Arslan, daha önceki komite toplantılarında görüşülen bir konuyu hatırlatarak şu soruyu iletti: "Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yapı kayıt belgesinin verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenleyen tebliğin 5. maddesinin B fıkrasının 7. bendinde iskele, liman, tersane alanlarının yapı kayıt belgelerinin düzenleneceği belirlenmişti. Kıyıları ve denizlerin devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunması dolayısıyla kullanımının nasıl olacağı konusu Maliye Bakanlığı'nın ilgili tebliği ile belirlenmiş, ancak Yapı Kayıt Belgesi verilmesine ilişkin usul ve esasları belirleyen tebliğde bu mevzuatlara herhangi bir atıfta bulunulmamış. Bu yapıların kıyı ve denizde yapıldığı alanların nasıl olacağı hakkında uygulamada belirsizlik mevcuttur. Tabii bu Yapı Kayıt Belgesi'nin düzenlenmesi için Yapı Kayıt Belgesi yapılan alanlarının kullanma izinlerinin Milli Emlak Müdürlüğü'nden nasıl alınacağı konusunda ve ayrıca yapı kayıt belgelerinin tesislere ilişkin çevresel etki değerlendirme süreçlerinin çevre izin belgesi, tesis işletme belgesi ve cins değişikliği işlemlerinde nasıl dikkate alınacağı konusunda hangi aşamadayız? Bu konu hakkında neler yapılmış?"

İSTANBUL'DA 3 MİLYON TONLUK YAKIT İKMALİ!

13 No'lu Meslek Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu ise LNG konusu ile ilgili önerilerde bulunarak şunları ifade etti: "LNG gemileri terminallere üç römorkörle yanaşiyor. Ama LNG yakıt alacak gemi için böyle olmamalıdır. Buna bir düzenleme ihtiyacı olabilir zaman içinde. Mesela Marmara

Ereğlisi'nde belki bir bunker noktası oluşturulması gibi idarenin öngöreceği zaman içinde ihtiyaçlar için teşvik verilebilir. Birkaç yıl için bunlara tek römorkör ya da %90 indirim gibi, idarenin kendi içinde kararıdır. LNG bunker hızla gelişecek. İstanbul'da yaklaşık üç milyon ton yakıt ikmal yapıyoruz. Geçen yıl bu iki milyon tona düşmüştü. Bu yıl pandemiyle %10 kaybederek, yine de bölgede Rusya'dan Yunanistan'dan Bulgaristan'dan, Malta'dan, İtalya'dan, İspanya'dan, Gibraltar hariç herkesten fazla yakıt satıyoruz. Dünyada yaklaşık 2 bin 800 limanda yakıt veriliyor.

Burada ilk 15'te biz varız. Bu çok önemli bir pozisyon... Bu bağlamda örneğin İzmit Körfezi'ne 10 bin gemi gelir. Biz bunların hepsine yakıt vermek istiyoruz. Rotterdam'a 29 bin gemi gelir, hepsi yakıt alırlar. Ancak bizim malum tarihi bir sorunumuz var, limanlardaki arkadaşlarımızın birtakım ücretlendirmeleri var. Kumanyacı arkadaşlarımız da bundan mustarip, yağ yakıt ikmalinde, kumanya ikmalinde, her şeyde böyle bir sorun ortaya çıkıyor. Bunlar ticareti olumsuz etkiliyor. Bu yönde bir çalışma olduğunu biliyoruz."

Kıyı tesislerinde gemilere verilecek hizmetlerle ilgili tebliğ üzerine çalışıldığını hatırlatan Muhtaroglu, "Burada hizmetler listelenmişti. Fakat taslakta diyor ki verilecek hizmetleri kıyı tesisleri belirliyor. Bu yüzden biz oda vasıtası ile bir öneride bulduk. Dedik ki burada zorunlu ikmalleri ve tahliyeyle ilgili işlemleri kapsar şekilde bir liste oluşturulup, idarenin onayına sunulması ve idarenin onayıyla bunun yapılması gibi. Listeyi sadece kıyı tesislerine bırakırsak bazı arkadaşlarımız "Bu verilmesin." diyebilir ve başa döneriz. Hakikaten biz her limanda yakıt vermek, ülkeye daha fazla döviz kazandırmak istiyoruz" diye konuştu. Aliaga Bölgesi'nde bunker konusunda geri kalındığını ve TÜPRAŞ İskelesi'nin de bu durumdan mağdur olduğunu dile getiren Muhtaroglu, önerilerde bulunarak sözlerine son verdi.

HER LİMANDA FARKLI UYGULAMA

Türkiye genelinde 70 civarında liman başkanlığı olduğunu ve her liman başkanlığında ayrı bir uygulamaya tabii tutulduklarını söyleyen 8 No'lu Meslek Komitesi Üyesi Arif Ertik, “Bazen kilitlenip kalıyoruz. Bizim Ankara’da bir birime ya da bir kişinin telefonuna ihtiyacımız var. Bu 70 küsür liman başkanlığındaki uygulamaları aynı standarda getirmesi lazım” diye konuştu. Temmuz ayında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından çıkarılan Mavi Kart Uygulaması ile ilgili olarak da bir belirsizliğin olduğunu ifa eden Ertik, bu uygulamanın her yerde olmadığını belirterek kaos ortamı doğabileceği vurgusu yaptı.

“İYİ, KÖTÜ SEZONU BİTİRDİK”

48 No’lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komite Başkanı Arif Yılmaz da deniz turizmi ile ilgili değerlendirmelerde bulundu. Deniz turizmcilerini Ağustos böceğine benzeten Yılmaz, “Bizi bekleyen 18 aylık karantina beklediğimiz gibi oldu. Zaten altı aylık karantinadaydık. İki, üç aylık bir gevşeme dönemi oldu. Sonra tekrar karantinaya girdik. Gevşeme dönemi fena mı oldu? Fena olmadı. Dedığınız gibi iş yerlerimizi açtık. En azından bir moral dopingi oldu. Yaz günlerinde çalışmadan bekleseydik, bu psikolojik olarak da bizi etkileyecekti. Maddi olarak baktığınızda tabii ki deniz turizminin her paydaşında aynı volümleri yakalayamadık. Yatlarımız fena değildi. Çünkü insanlar hem daha uzun süreli, hem de özel tatil geçirmek istedikleri için talep vardı. Ama tabii koylarda da ciddi yoğunluk oldu. Bu da bize deniz turizminde koyduğumuz hedeflerde yatlarımızın konaklayacağı koyları ne kadar çok korumamız gerektiğinin bir kez daha altını çizmiş olduk. Biz deniz turizminde ileri bir hedefe varmak istiyorsak, bu hedeflerimize sahip çıkmamız lazım. Diğer sektörlere baktığımız zaman, özellikle Yunanistan adalarına servis yapan feribotçularımız için çok kötüydü; sınırlar kapalıydı, hiçbiri çalışmadı. Ufak tefek kendilerine bulabildikleri

işlerle ayakta durmaya çalıştılar. Bence çok ilgilenilmesi gereken bir grup” şeklinde konuştu. Kış dönemi için kısa, orta ve uzun vadeli planları olduğunu belirten Yılmaz, özellikle Antalya sorunu üzerinde durulması gerektiğine vurgu yaptı. Yılmaz, “Antalya’daki hazine, belediyeden kiralama yapan meslektaşlarımızın bir yanlış anlaşılardan dolayı, sanki iş yerlerini çalıştırabiliyorlarmış gibi algılanıp birtakım ecrimisil ile ilgili uygulamalar yapılmadı. Odamızın da bu konuyla ilgili talebi olmuştu ama henüz cevap alınamadı. Ancak bu sürede kiralamalarında yenileme yapacak arkadaşlarımız var. Onlar bir an evvel bu parayı ödemek zorunda kalacaklar. Geri almaları mümkün değil” dedi.

Gelecek sezon çalışmayı umut ettiklerini söyleyen Yılmaz, sektörü ayakta tutmaya ve yeni alanlar açmaya çalışacaklarını belirtti. Konu ile ilgili olarak hazırlıkları olduğunu söyleyen Yılmaz sözlerine şöyle devam etti: “Hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan, hem de Turizm Bakanlığı’ndan birtakım taleplerimiz olacak. Geliri arttırmak, işyerlerini toparlamak için birtakım planlamalar yapıyoruz. Bu konularda bizi göz önüne alırlarsa, sektörümüzü ayakta tutabiliriz. Yoksa eskiden de bahsettiğim gibi mevcut arkadaşlarımızı ayakta tutmak zor olur. Bunun haricinde yine deniz turizmcilerinin normal hayatta ödemek durumunda oldukları birtakım belgeler var. Bu konuda sezonu iyi kötü atlatsak bile tam bir rahatlama sağlanmadığı için yine ilgi bekliyoruz.

Yani üzerimize ekstra yükler binmesin yeter. Ayakta durmaya çalışacağız. Bir de koylarımızdan bahsetmişken yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan genel müdürlerimiz var. Şunu söylemek isterim. Sualtında ve denizde faaliyet gösteren gerek dalgıçlar, gerek diğerleri gerekli çalışmaları yapmak için liman başkanlıklarından izin almak durumundalar. Liman başkanlıklarına müracaat ediyorlar. Biz Bodrum’da şöyle bir eksik durum tespit ettik. Sonradan düzelttiler. Bunu burada dile getirmemin

sebebi tüm liman başkanlıklarına da bunun yayılmasıdır. İzni verirken Çevre Bakanlığı ilgili belediyelerden izinleri almak kaydıyla gemi adamları, deniz trafiği açısından çalışmalarında sakınca yoktur gibi bir izin veriliyor. Bunu alan firmalar da diğer mercilerden gerekli izni almadan iskele, dolgu, sualtında Posedonia çayırının kazınması gibi birtakım işler yapmaya kalkıyorlar. Bu noktadan sonra da geri dönüşü zor oluyor. Halbuki bu izinler için liman başkanlıklarına müracaat edildiğinde su üstünde ve sualtında yapmak istediğiniz işle ilgili gerekli mercilerden alınmış projelerinizi getirin biz ondan sonra izni düzenleyelim derlerse, birtakım şeylerin felaket haline gelmeden önüne geçilmiş olur. Bu yapılmadığı takdirde biz kaçak yapılmış iskelelerle, deniz dolgularıyla uğraşmak zorunda kalıyoruz. Sırf Bodrum’da şu an 3 bin 500 tane yıkımı bulunan dosya var. Denize verilen zarar da geri gelmiyor. Bu konuda genel müdürlerimiz yardımcı olurlarsa, liman başkanlıklarına bu konuda bir talimat verirlerse, olay olmadan başından önlemiş oluruz.”

“TALEBİMİZİ İLETTİK”

Arif Yılmaz’ın konuşması üzerine ecrimisille ilgili detaylı bilgi almak üzere Tamer Kıran sözünü Meclis Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kaya’ya bıraktı. Kaya, şu açıklamalarda bulundu: “Biz bu konuda Antalya’dan tarafımıza iletilen bu ecrimisil konusundaki talebimizi Çevre Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü’ne ilettik. Onlardan bize de cevabi yazı geldi. Arif Bey’in ifade ettiği gibi İçişleri Bakanlığı Genelgesi’nde yasaklanan faaliyet alanları ile ilgili, lokanta, cafe, birahane, taverna gibi yerler konusunda muafiyet söz konusu.

Fakat bizim faaliyetlerimiz Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan tedbir ve genelgelerle yasaklandığı için burada geçmiyor. Fakat yine de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü bizim talebimiz ile kiracıların valilikler nezdinde başvuruda bulunarak bu taleplerini iletebileceklerini odamıza iletti. Çevre ve Şehircilik İl



Naci Kaya

Müdürlükleri'ne başvurarak dilekçeleriyle iletebilirler. Biz de ayrıca sirkülerimizin son paragrafında ne yazacaklarını ifade ettik." İMEAK DTO Fethiye Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan'da deniz turizmi konusunda değerlendirmelerde bulunmak için söz aldı. Konuşmasında deniz turizmi teknelerinin 25 yaşından sonra sigorta problemi yaşadığını ifade eden Arıkan, önlem alınmasını rica etti.

TÜRKİYE İLE AFRIKA ÜLKELERİ ARASINDA TİCARİ FAALİYETLER

44. No'lu Meslek Komite Üyesi Muharrem Vedat Eryetiş, Türkiye-Afrika Deniz Endüstrileri Çalışma Grubu hakkında güncel bilgiler verdi. Eryetiş, konuşmasında şunlara değindi: "Afrika'daki ülkelerle denizcilik alanında çalışmalar yapmak üzere Türkiye'nin Senegal Büyükelçisi Sayın Prof. Dr. Ahmet Hocamızla dün zoom üzerinden bir görüşme yaptık.

Bu çalışma grubuna destek verecek arkadaşlarımıza biz ilan etmiş olalım. Özellikle Piri Reis Üniversitesi'ne Afrika'dan öğrenci getirilmesi, Senegal merkezi ağırlıklı olmak üzere. Ayrıca Senegal ve diğer Afrika ülkelerine teknoloji transferi konusunda çalışmalarımız olacak. Bununla beraber özellikle sanayi balıkçılığı ve balıkçılığın diğer kollarındaki faaliyetlerimizle ilgili büyükelçimizden destek alacağız ve ülkemiz ile Afrika ülkeleri arasındaki ticari faaliyetler arasında bilgi paylaşımında bulunacağız."

"O KAPI, TÜRK İŞLETMECİDE OLURSA ÇOK FAYDALI OLACAK"

KOSDER Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş'da Batı Afrika ve Senegal konusundaki açıklamalara katkıda bulundu. 10 yıldır Batı Afrika ve Senegal'de gemi çalıştırdığını ifade eden Kocabaş, sözlerine şöyle devam etti: "Senegal ile ilgili şöyle bir izlenimim var, o bölgede fazlaca dry-dock ve tersane yok, ama Portekizlilerin çalıştırdığı devlete ait ama işletmesini Portekiz'in yaptığı bir yüzer havuz ve taş havuz var. Bu yılsonu sanıyorum 25 yıllık anlaşmaları bitiyor. Bu havuz tekrar ihaleye çıkacak. Burası vaktiyle Fransızlar tarafından kendi savaş gemilerini tamir etmek maksadı ile o bölgedeki hegemonyalarını sürdürürken yapılmış. Ama sonrasında Senegal Hükümeti'ne bırakılmış. Son zamanlarda Portekizliler işletiyorlar. Ümit ediyorum ki Türkiye'deki tersaneciler de bu anlamda orayla ilgili düşünceleri vardır ya da olacaktır. Bunun göz ardı edilmemesini umuyorum. Çünkü o kapı Afrika'daki o civarda çalışan bütün gemiler için, hele Türk bir işletmecide olursa çok faydalı olacağını düşünüyorum."

"BİR AN ÖNCE ÖNLEM ALINMALI"

Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Arif Bostan, dernek olarak bazı taleplerinin olduğunu dile getirdi. Bostan, "Birincisi yaklaşık bir ay kadar önce gemi personeli Singapur'da ayrılacakken pandemi süreciyle ilgili olarak aksıyor. Daha sonra geminin Japonya'ya gidişinde personellerde artık 11 aya yaklaşınca sorun çıkmaya başlıyor. Personeller arasında gerginlik yaşanıyor. Bu geçtiğimiz dönemde de yaşandığı gibi şimdi tekrar artarak gündeme geleceği için bir an önce önlem alınması amacıyla paylaşıyorum bunları sizinle. Armatör firma çekemeyeceğini söylüyor. Personel ITF'e başvuruyor. Üyemiz olan kaptan bu duruma müdahil oluyor. Söz konusu firma bayrak yabancı da olsa Türk bir armatör firmasıdır. Konsolosluk bünyesinde girişimlerde bulunarak konuya çözüm sağlanıyor.

PCR testi yapılmasını sağlıyorlar ve bunun sonucunda konsolosluğun da yardımlarıyla personel değişimi gerçekleşiyor. Benim bu konuya değinmemdeki amaç Covid-19'un yükselmesiyle bu döneme geri döndüğümüz için yine bu gemiden çekilmelerle ilgili sıkıntılar yaşanacaktır. Burada çözüme ulaşılan nokta da ITF'ten önce konsolosluklar bünyesinde yapılacak testlerle personelin çekilmesi konusunda acaba bizler bir şeyler yapabilir miyiz? İkinci konu yine çalışan personelimizden gelen konular. Yeni başlanan bu liman cüzdanlarının süresinin yenilenmesi durumunda karşılaştığımız sorun, online yapılan işlemler hata yaptığınızda 10 gün sonra liman cüzdanıyla giriş yapabiliyorsunuz. Dolayısıyla sıkıntı yaşanıyor. Bu 10 günlük sürenin düşürülmesi Ankara ile ilgilidir diye düşünüyorum. Bu konuda bir şeyler yapılabilirse, biz de dernek olarak sevinmiş olacağız" şeklinde konuştu.

"PERSONEL DEĞİŞİKLİĞİNİ SIKI TAKİP EDİYORUZ"

24. Grup Komite Üyesi ve Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç'te gemilerde yaşanan personel değişikliği sıkıntısına ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Ergenç, konuşmasında şunları ifade etti: "Armatörler Birliği olarak bizim bir numaralı gündemimiz pandemiden dolayı personel değişikliği. Çok sıkı takip ediyoruz. Hatta personel müdürleri ve diğer şirketlerle yakın diyalog içindeyiz. Ancak tabii şartlar zor; hem bizler, hem çalışanlar için. Ben tekrar gemilerimizde çalışan bütün personele teşekkür ediyorum. Gerçekten onlar da özveri ile çalışıyorlar. Biz bu konuda hem Dışişleri Bakanlığı'na, hem de Türkiye'deki yabancı konsolosluklara yazı yazdık. Bu konudaki lojistiğin önemli bir rol oynadığını ve kuralları koyarak dahi olsa personel değişikliğinin yapılması ile ilgili onlardan yardım talep ettik, ricada bulunduk. Bu konuda taleplerimiz pandemi sürecinde devam ediyor ve devam etmek mecburiyetinde. Ama eskisi gibi değil. Şu an birçok

yerde zorluklara rağmen personel değiştirebiliyor. Gerçekten yeterli olmasa da bir mesafe aldık. Tek tük sorunlu olan yerler de var. Orada personellerimiz gerçekten anlayışlı olarak yardımcı oluyor. Bu konuda elimizden gelenin en iyisini yapmaya devam ettiğimizizin bilinmesini isteriz.”

400 BİN GEMİ ADAMI HALA GEMİLERDE

IMO'daki gelişmelerle ilgili bilgilendirme yapmak için tekrar söz alan BIMCO Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, “Biz 13 Kasım'da 22 tane hem denizci, hem deniz dışı olan derneklerin bir araya geldiği bir toplantı yaptık. Burada en önemli şeylerden biri hala 400 bin gemi adamının maalesef gemilerden inememesi. Maalesef, bu da ne demek? 400 bin başka arkadaş da işe gidemiyor. Dolayısıyla tekrar bir “Hub limanlar olabilir mi?” çabasına başlayacaklar. İkincisi tekrar “Essential Worker” olarak ilan edilmelerinin üzerine bir çaba gelecek. Biz bunu da önemsiyoruz. IMO'nun şöyle bir isteği var; belli ülkelerle belli kategoriler şeklinde çalışmak istiyor. Çözüm önerilerini kategorize etmeye çalışıyor şu an. Onun çabaları için de biz şu an çalışma gruplarına ayrıldık. Bununla beraber şu çok önemli; aynı zamanda da dünyada da bu büyük bir sorun olduğu için özel sektör demeyeyim ama vakıflar da bu işe girmiş durumda. Şu an “Digital Health Pass” üzerine bir çalışma yapılıyor. Biz bunun BIMCO olarak da bir parçasıyız ve buna denizcilik kısmını da eklemek için şu anda Hong Kong'da armatörler fonlama yapıyorlar bu projeye. Çünkü bu projenin tamamı herhalde 2 bin 500 milyon dolarlık bir proje olacak. Bununla beraber biz tabii aynı zamanda bunu yapabilmek için Dünya Ekonomi Forumu'yla beraber çalışıyoruz. Aynı zamanda şunu da söyleyebilirim ki IATA'nın çalışmaları çok önemli. Onlarla da işbirliğine girdik. Eğer evasion kısmını çözebilirsek, bunu aynı şekilde gemi adamlarına yansıtabileceğimizi düşünüyoruz. Herkes için elindeki cep telefonuyla gidebileceği, herkesin

standart bir testle ve onayıyla evine kadar gidebileceği bir sistem üzerine çalışıyoruz. Üç basamaklı bütün çalışmalar devam ediyor. Bu konuda da sayın genel müdür yardımcımızı seve seve haberdar ederim. Bunu çözebilmemiz için IMO'nun herkese ihtiyacı var” diye konuştu.

Meslek Komite Başkanları ve Meslek Komite üyelerinin sektör ile ilgili sorunlarını aktarmasının ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdür Yardımcısı Naci Kaya yapılan çalışmalar hakkında açıklamalarda bulundular.

“ARAŞTIRMA - GELİŞTİRME FONU KONUSU ÖNEMLİ”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı, toplantıda konuşulan her şeyi not olarak çözüme kavuşturabilecekleri şeyler olduğu kadar, çözümsüz kalabilecek şeyler olduğunun da altını çizerek şunları söyledi: “En başta şundan bahsedelim, MPC (Para Politikası Kurulu) toplantısından bahsedildi bugün. Özellikle araştırma-geliştirme fonu ile ilgili bir husus vardı. Bu konu çok önemli... Siz sektör ve üniversiteler tarafıyla çalışırken, biz de devlet tarafı olarak ülkemizin oradan daha fazla pay alabilmesi için, o mekanizmanın bizim daha fazla faydalanabileceğimiz şekilde evrilmesi için diğer ekip arkadaşlarımız çalışıyorlar. Önümüzdeki sene gerçekleştirilecek MPC toplantısına da tekliflerimizi Türkiye olarak sunacağız. Dolayısıyla o fon kurulursa buradan olabilecek en iyi katkıyı almak istiyoruz. Tabii fonun kurulması da bir onaya bağlı ama kurulduğu zaman da en azından bu işten geride kalmamak için biz de idare olarak elimizden geleni yapacağız.”

Meslek Komite Başkan ve üyelerinin sorularına istinaden cevap veren Taşçı, ilk olarak ordino konusuna değindi. Taşçı, “Sina Bey'in bize bahsetmiş olduğu Yalova Tersaneleri'ndeki liman çıkış belgesi ve ordino almalarıyla

ilgili bir husus vardı. Bu liman çıkış belgesiyle ilgili 4922 sayılı kanun var. Bu kanun gereği mecburen bu liman çıkış belgesini düzenlemek zorundayız. Bunu yine elektronik ortamda yapıyoruz. Ancak ordinoların elektronik ortamda yapılamamasının sebebi acentelerin bu yetkiyi ellerinde tutması. Siz acentesiz yanaşmak istediğiniz zaman ordinoları manuel düzenliyorlar ve bunun da bir ücreti var. Bununla ilgili yine Limanlar Yönetmeliği'nde bir düzenlemeye ihtiyaç var. Bunu bir değerlendirelim.”

10 metre altındaki balıkçı teknelerin metresine bakmadıklarını ve her ticaret teknesinin 4922 sayılı kanunun 4. maddesi gereği denize elverişlilik belgesine sahip olmak zorunda olduğunun altını çizen Taşçı, “10 metre altı tekneler eğer ticari tekneyse bunlara kanunen denize elverişlilik belgesi veriyoruz. Bundan muaf tutamıyoruz. Ama 10 metre altındaki tekneleri denize elverişlilikten muaf tutmak istiyorsak, bunun özel tekne olması gerekir. Ticaret teknesi sıfatından çıkarmamız gerekir. Zorluk nedir, ödedikleri harç mıdır? Yoksa uygulamada Liman Başkanlığı olarak mevcut personelimize yetişemiyor muyuz? Bunu da masaya yatıralım. Bu da gündemimizde kalsın. Hiçbir şeye olmaz demiyorum. Ama dediğim gibi inceleyelim. Bu tekne sahiplerinin genel sorunu ne? Neden şikâyetçiler? Ama şunu demek çok mantıklı gelmiyor bana. Hem ticari tekne statüsünde olacaksınız, hem de denize elverişlilik belgesi almalıyım diyeceksiniz. Bu kanuna uygun değil. Dolayısıyla biz de kanun uygulayıcısı olarak bunun dışında bir şey yapmamız mümkün değil” dedi.

“LNG KONUSUNDA BİRLİKTE ÇALIŞALIM”

Yakıt ikmalcileriyle ilgili konuya değinen Taşçı, idare olarak LNG ikmalini desteklediklerini ifade ederek, “Belirli emniyet kuralları isteyebilir, demir alanları da belirleyebiliriz ama bunun önu açık. Engelleyici hiçbir mevzuatımız yok. Mevcut limanlar yönetmeliğimizde zaten yakıt ikmal konusunda bir yakıt çeşidi sınırlaması yok. Dolayısıyla biz

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

normal yakıt alımı yaptığımız noktalarda bu işin yapılabileceğini söyleyebiliriz. Ancak tek isteğimiz şu, bu iş Türkiye’de ilk defa yapılacağı için dünyadaki örnek uygulamalara bakarak, yine oturup bir masa başı çalışmasıyla sizlerle birlikte çalışalım. Bizim tarafımızda da yapılabilir, sizin tarafınızda da yapılabilir. Deniz Ticaret Odası tarafında yapılması daha şık görünüyor. En azından herkesin ortak mutabakatıyla ‘LNG ikmali Türkiye’de hangi şartlar altında yapılmalıdır?’ çalışıp çıkarırsak, çok güzel bir çalışma olur.

Mustafa Bey’in dediği gibi Tanker Yönetmeliği’nde de öne çıkmıştı. Herkesin bildiği üzere LNG’nin tek dağıtıcısı BOTAŞ. Bununla ilgili yatırım yapmak istesenez bile BOTAŞ’tan izin almanız lazım. Kanunen yetki onlarda... Tek tedarikçi BOTAŞ gözüküyor. Bu tarafta aşağıda Aliağa’da Ege Gaz var. Marmara’da da BOTAŞ var. Bununla ilgili BOTAŞ bir hazırlığa başladı, bu bilgiyi de verebilirim sizlere. Bu işi yapmak isteyenlerin doğrudan BOTAŞ’la iletişime geçmesinde fayda var. Çünkü LNG ikmali yapacak her şirket, BOTAŞ’la masaya oturmak zorunda. Onun iskelesini, onun tanklarını kullanmak zorunda. Çünkü tek tedarik noktası şu anda burası görünüyor. Bence bu işe girmeden önce yatırımcıların BOTAŞ’ı ziyaret etmesinde fayda var” dedi. Taşçı, ayrıca Muhtaroglu’nun dile getirdiği her limanın ayrı bir ücret uygulamasının olması konusunda da dengelerin gözetilerek tartışılacağını söyledi. Liman inşaat şirketlerinin yedekli çeki işlemlerinde bir standart olmadığını söyleyen Arif Ertik’in sorusuna cevaben Taşçı şunları ifade etti: “Şöyle olabiliyor, yedekli çeki işlemlerinde bu işi sürekli ve sık yapan limanlar bu işi rutin yapıyorlar ve sorun yaşanmıyor ama bazen münferit yapan limanlarda uzman eksikliğinden dolayı olabilir, bu tarz sıkıntılar yaşanıyor. Bu gibi durumlarda benim sizden ricam, Arif Bey beni özelden ararsa, ben ona direkt cep telefonunu verebilirim bir arkadaşın. Sürekli arayabilir. Ben bana bilgi gelirse müdahale ediyorum. Diyorum ki “Olması



gerek şu, şunu yapın.” Bir de eski bir mevzuatımız var, haklısınız. Orada YSK Başkanlığı’ndan bahsediliyor. Biz bunların hepsini yazılı talimatla DSM’ler yapın diye duyurduk. Dediğim gibi münferit bir limanda olmuş olabilir. Ama ne zaman sıkışılırsa bu konuda doğrusu neyse biz onu yapacağız.” Çanakkale Boğazı’ndan geçiş sırasında yaşanan sıkıntılara ilişkin konuşan Taşçı, “Hepimiz biliyoruz ki, gemiler belgelendirilirken üzerlerindeki teçhizat, belgelerine işleniyor.

Eğer üzerindeki teçhizat belgesinde varsa çalışmak zorunda. Belgesinde yoksa gemi üzerinde varsa, belgesine işlenmesi gerekir veya gemi üzerinden sökülmesi gerekir. Bu durumda konunun çözümü basit, eğer bu kullanılmıyorsa bunu kaldırın. Ama eğer bu kullanılıyorsa bunun belgesine işletilmesini sağlayıp kalibrasyonunu yaparsa, sıkıntı yaşamayacaktır. Bugün biz bütün yabancı bayraklı gemilere aynısını yapıyoruz. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve onun altında yürüttüğümüz talimatlar çerçevesinde seyir ile ilgili eksiği olan tüm gemilere refakat römorkörü de dahil olmak üzere kılavuz kaptanla

geçiş yaptırıyoruz. Dolayısıyla biz bunu kimseyi ayırt etmeden yapıyoruz. Eğer bu konudan mustariplerse teçhizatla ilgili konuları belgelendirme aşamasında çözmelerini tavsiye ederim” dedi.

PANDEMİ DÖNEMİ GEMİLERDE YAŞANAN SIKINTILAR

Arif Bostan’ın pandemi sürecinde gemilerde yaşanan sıkıntılar olduğunu ve şimdiden önlemler alınması gerektiğini vurgulaması üzerine Taşçı, şunları ifade etti: “Bildığınız üzere pandeminin başlangıcında IMO gemi personelinin anahtar personeli olduğunu yayınladı. Bu ülkeleri de kolaylıklar yapmaya çağırmıştı aslında, ama uygulama pek öyle olmadı. Bize düşen görev Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla görüşüp yazışmalarımızı yaparız. En azından konsolosluklarımızın talimatlandırılmalarını isteriz.

Böyle bir talepleri olduğu zaman yerel otorite nezdinde çözülmesi gerekir bu gibi sorunların. Bu konuda konsoloslukları devreye almanın faydasını biz başka olaylarda da yaşadık. Bizim buradan yapamadıklarımızı orada konsoloslar ilişkileri ile çözebiliyorlar. Aynı şekilde biz de yabancı gemi



adamlarını ülkemizden gönderirken, yerel otoritelerle bunları çözüyoruz. Bu konu hassas, hatırlattığınız için çok teşekkür ediyorum. Bu konuyla ilgileneceğiz. Yalnız liman cüzdanları ile ilgili 10 gün sonra yeniden yapılmasını, o konu ile ilgili bir yer bilmiyorum. Ama konuşacağım ilgili arkadaşlarla. Teknik bir sıkıntı vardır. Bunu çözeriz, kendisine de bilgi veririz.”

“RİSKLER TEMİNATIMIZ ALTINDA”

DTO Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan’ın turizm tekneleri ile ilgili sigorta konusunda sıkıntı yaşanabileceği konusundaki düşüncelerine istinaden Taşçı, “Bu konuda teknik bir şey söylememiz doğru değil ama nihayetinde bu risklerin teminat altına alındığını söylemek isterim. Belki burada idari olarak biz teknelerimizi rahatlatacak, 25 yaşından sonra bazı emniyet tedbirleri ya da ilave bir denetimle sigortanın bu konudaki güvenini belge bazında sağlayabiliriz. Bu belgelerle 25 yaş üstü teknelerini sigorta yaptırabilirler, ilk başta aklıma gelen şey bu. 25 yaşından sonra neler yapılabilir biz de bakalım. Burada bir çözüm üretmek lazım, katılıyorum Şaban Bey’e. Tekne çok yaşlı değil, sigortalanabilir. Bir sorun

yaşanacağını düşünmüyorum. Bunun dışındaki konuları da genel müdürüme paylaşacağım. Çözülmesi gereken hususları değerlendireceğiz. Güzel bir toplantı oldu” şeklinde konuştu.

“EKSTRA BİR AYRICALIK TANIMIYORUZ”

Kıyı Yapıları Genel Müdür Yardımcısı Naci Kaya da, sunulan öneri ve sorunlara ilişkin açıklamalarda bulundu. Kaya, “Bülent Arslan Bey’in yapı kayıt belgesi ile ilgili bir durumu vardı. Yapı Kayıt Belgesi uygulamasını Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Genel Müdürlüğü yayınladı. Onların bir uygulaması bu... Tebliğe; liman, iskele, dolgu alanı, tersane ve benzeri bina niteliği olmayan yapıları da dahil ettikten sonra biz onlarla bir iletişime geçtik. Onlardan gelen cevabı biz 18 Aralık 2018’de İMEAK DTO’ya, Mersin DTO’ya, GİSBİR’e ve liman başkanlarına Sayın Bakan Yardımcımız Selim Dursun Bey’in imzasıyla sirküle ettik. Sonuç olarak burada güvenlik ve emniyet tedbirleri ön planda olduğu için biz mevcut uygulamamıza devam ediyoruz. Ekstra bir ayrıcalık tanımıyoruz” dedi. Ayrıca, kıyı yapılarında Yapı Kayıt Belgesi

sorunu ve dalgıçların kıyılara yaptığı tesislerle ilgili yaşanan sorunların çözümü için çalışmalar yapılacağını ifade etti.

“EKONOMİ ŞÛRASI’NDA SEKTÖR SORUNLARINI DİLE GETİRDİK”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Kasım Çarşamba günü düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Ekonomi Şûrası ile ilgili bilgilendirme yaptı. Kıran, “Ekonomi şuraları 2003 yılından beri yapılıyor. Pandemi dönemine kadar Türkiye’deki 365 oda ve borsanın yönetim kurulu başkanı, meclis başkanı ve genel sekreterlerinin katılımıyla TOBB’un Ankara’daki birlik merkezinde yapılan ve hemen hemen her yıl Cumhurbaşkanımızın katıldığı, yanında sektörle ilgili en az altı yedi bakanın kendisine eşlik ettiği, çok geniş katılımlı bir toplantıdır.

Bu yıl ilk defa pandemi nedeniyle çok az bir katılımı gerçekleşti. Ancak katılım bu sefer zoom üzerindendi. Dolayısıyla yine 3 bin kişi kadar katılım vardı. Burada Türkiye’nin her bölgesinden, her sektöründen zaman ve imkanlar dahilinde başkanlar yaşadıkları ekonomik sıkıntıları dile getirirler ve orada direkt olarak devletin en üst yönetimine sıkıntılarını anlatırlar. Biz de denizcilik sektörü olarak konye başkanımız Sayın Cengiz Kaptanoğlu’nun sunumuyla üç sorunumuzu çözüm önerileri ile birlikte aktardık. Oradaki havayı açık söylemem gerekirse çok olumlu buldum.

Önemli bir iştah, bir heves ve çalışma şevki olduğunu mutlulukla müşahade ettim. Bu bağlamda önümüzdeki dönemde inşallah daha yakın bir çalışma imkânıyla sorunlarımıza bakanlıklarımız nezdinde çok daha hızlı bir şekilde çözümler üretmeye başlarız. Önemli ve güzel bir şura oldu. Diğer sektörler açısından da önemli sorunlar dile getirildi. İnşallah vatana millete hayırlı uğurlu olur” dedi. Tamer Kıran, toplantının çok verimli geçtiğini ifade ederek 6’ncı Müşterek Meslek Komiteleri toplantısını sonlandırdı.

DENİZ LİMANLARI GÜVENLİĞİ ÇALIŞTAYI DÜZENLENDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz Limanları Güvenliği Çalıştayı'nda, mülki idare amirlerine denizcilik sektörü hakkında bilgi verdi.



İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü'nce, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan Arasında Sınır Yönetimi Alanında Bölgesel İşbirliği Projesi kapsamında düzenlenen, Deniz Limanları Mülki İdare Amirlerine Sınır ve Göç Yönetimi Alanında Çalıştay, 2 Kasım Pazartesi günü, Mecidiyeköy'deki Fairmont Quasar Hotel'de başladı.

Çalıştay'a, İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdür Yardımcısı Servet Güngör, İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Genel Sekreteri İrfan Bilgin ve deniz limanlarından sorumlu mülki idare amirleri katıldı. Toplantının açılışında konuşan Tamer Kıran, mülki idare amirlerinin, toplumun tüm kesimlerinin

sorunlarını, dertlerini dinleyen görevliler olduğunu, bu anlamda vali yardımcılarını, kaymakamların devlet ile vatandaş arasında bir köprü vazifesi üstlendiklerini kaydetti.

Tamer Kıran, "Halkın içinden gelmiş bir insan olan Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın yönetim anlayışı doğrultusunda devletimiz ile vatandaşımız birbirine yaklaşmış, sıcak ilişkiler oluşmuştur.

Artık valilerimizi, vali yardımcılarımızı, kaymakamlarımızı günlük hayatta vatandaşlarımızla iç içe görebiliyor, devletimizin varlığını, büyüklüğünü yanımda hissediyor, bundan büyük mutluluk duyuyoruz. Nitekim İstanbul'da da, Valimiz Sayın Ali Yerlikaya ile fevkalade yakın bir şekilde çalışıyor, sektörümüzü ilgilendiren sorunların

giderilmesi noktasında da başarılı çalışmalar yürütüyoruz. Bu çalışma anlayışı dolayısıyla Sayın Valimiz Ali Yerlikaya'ya buradan teşekkürlerimi sunmak istiyorum." dedi.

DTO'nun faaliyet gösterdiği bölgelerde üyelerin sorunları olduğunda şube yönetimlerinin kapısını çaldıkları ilk yerin mülki idare amirleri olduğunu belirten Tamer Kıran, toplantıda da bulunan deniz limanlarından sorumlu mülki idare amirlerine gösterdikleri yakın ilgi ve alaka dolayısıyla teşekkür etti.

Tamer Kıran konuşmasında, Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş tarihçesi, denizcilik sektörü ve Çalıştay'ın gündemini oluşturan konular hakkında bilgi verdi.

ADNAN NAİBOĞLU'NUN ACI GÜNÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Adnan Naiboğlu'nun babası Raviddin Naiboğlu vefat etti.

DTO Yönetim Kurulu Üyesi, Naiboğlu Denizcilik ve Ticaret Kollektif Şirketi ortağı Adnan Naiboğlu'nun babası Raviddin Naiboğlu vefat etti. Merhum Raviddin Naiboğlu'nun cenazesi 29 Kasım 2020 Pazar günü Ümraniye İhlamurkuyu Mezarlığı'nda Aile Kabristanı'na defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Raviddin Naiboğlu'na Allah'tan rahmet başta Adnan Naiboğlu olmak üzere ailesine, yakınlarına sabır ve başsağlığı dileriz.

ODA YÖNETİMİNDEN İTÜ REKTÖRÜ'NE ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve odanın üst yönetimi, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Rektörlüğüne, 13 Ağustos tarihinde atanan Prof. Dr. İsmail Koyuncu'yu ziyaret etti.



İTÜ Ayazağa Kampüsü Rektörlük Binası'nda, 12 Kasım Perşembe günü gerçekleşen ziyarete İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgit,

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu ile Oda Sekreteryası katıldı.

Tamer Kıran, ziyarete ilişkin yaptığı açıklamada, Prof. Dr. İsmail Koyuncu'ya, yeni göreve başlamasından dolayı hayırlı

olsun ziyaretine geldiklerini belirterek, "İTÜ, Denizcilik, Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri fakülteleri ile sektörümüz açısından son derece önemli eğitim kurumlarımızdan bir tanesi.

Bu bağlamda hem işbirliğimizi teyit ettik hem bundan sonrası için sektörümüz adına nasıl daha fazla çalışmalar yapabiliriz bunları değerlendirdik" dedi.

Rektör Prof. Dr. İsmail Koyuncu da, Deniz Ticaret Odası'nın, üniversitenin en önemli paydaşlarından birisi olduğunu belirterek, "Sektöre insan kaynağı yetiştirme ve Ar-Ge anlamında her türlü desteği sağlıyoruz, bundan sonra da sağlamaya devam edeceğiz" diye konuştu. Tamer Kıran, ziyaret anısına Prof. Dr. Koyuncu'ya plaket sundu.

Working together to deliver decarbonised shipping.

Collaborate with us as a strategic partner to enable the transition to a cleaner, safer and more sustainable world.

Engage with us at lr.org



DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ENVANTER ÇALIŞMASI

İMEAK DTO tarafından denizcilik sektörünün envanterinin çıkarılması için oluşturulan komisyon, başkan Adem Kocadağ başkanlığında çalışmaya başladığında sene 2019 idi. Bütün denizci ülkelerin incelenmesinden sonra projeye profesyonel bir ekiple devam kararı alındı. DTO Denizcilik Sektörü Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ başkanlığında, Prof. Dr. C. Ruhi Kaykayoğlu'nun yönetimindeki Dr. Mutlu Tunç, Y. Bora Kaykayoğlu, Tufan İlman Kaykayoğlu'ndan oluşan ekip ile süren çalışmalar, sonunda meyvelerini verdi. Denizcilik sektörü envanter çalışmasında geline son noktayı Komisyon Başkanı Adem Kocadağ ve Prof. Dr. C. Ruhi Kaykayoğlu dergimiz için değerlendirdi.



ADEM KOCADAĞ

İMEAK DTO DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ENVANTER KOMİSYONU BAŞKANI

MAVİ EKONOMİ VE MAVİ İSTİHDAM

Neden böyle bir çalışmaya gereksinim duyuldu?

38 yıl önce kurulan, yaklaşık 10.000 üyesi, tüm alt sektörleri kapsayan 48 komitesiyle İMEAK Deniz Ticaret Odamızın elinde bilimsel bir çalışmaya ve gerçek verilere dayanan Türk

Denizciliği'nin ülkemiz ekonomisine katkısını gösteren "Ekonomik Değer" ve istihdama katkısını gösteren bir "Denizcilik İstihdamı" verisi yoktu. Biz bu iki alanı, **MAVİ EKONOMİ** ve **MAVİ İSTİHDAM** olarak adlandırdık. Bu verilerin, bizim projemizden önceki kabul edildiği büyüklükleriyle denizcilik sektörümüzü, ülkemizin "**Stratejik ve**

Öncelikli Sektörler" arasına girmesi için yeterli olmadığı açıktı. Örnek veri olarak; kabul edilen, dile getirilen ekonomik katkımızın **17,5 milyar USD** olması gibi... Ancak nihayetinde bu değer kabul edilenin aksine, direk ve indirekt katkı baz alınarak **70 milyar USD** olduğu projemizle beraber görülmüş oldu. Ayrıca denizcilğe yön verecek, yeni ufuklar açacak stratejilerin belirlenmesi de projemizin amaçlarından birisiydi. Nitekim proje rapor sonuç bölümünde açıklanan "10 adet önerimiz", uluslararası rekabette denizciliğimizi tüm paydaşlarıyla öne çıkaracak hayati adımlardan oluştu.

Proje nasıl ilerledi?

15 Ağustos 2019 tarihinde yapılan komisyon toplantısıyla başlayan başkanlığım sonrası tüm global örnek ülkeler (İngiltere, Japonya, USA, Singapur, Almanya, vb) projeleri ve sonuç verileri tüm yönleriyle incelendi. Örneğin İngiltere'nin 50 yıllık denizcilik strateji raporu gibi... Yaklaşık iki aylık bir planlama süreci oldu kendi açımdan... Proje sonunda elde edilmesi gereken sonuçlar belirlendi. Bu sonuçlara ulaşmak için izlenmesi gereken süreçler oluşturuldu.

Bu süreçleri hangi profesyonel firmayla beraber yürüteceğimiz..gibi projeyi sondan başa planladık ve planlama bittikten sonra Kaykayoğlu Innovation Group Kurucusu Sayın Prof. Dr. C. Ruhi KAYKAYOĞLU ve ekibi ile çalışmayı beraber yürütme kararı aldık. Kendileriyle

Bu kurum denizciliğin çatı kuruluşu olan İMEAK DTO'dur.

4-NACE kodları ve komite üyeliklerinin yeniden organizasyonu için çalışma grubunun kurulması:

DTO Meslek komitelerinde bulunan firmaların uygun NACE kodları ile ilgili tekrardan yapılandırılmaları yararlı olacaktır.

5-Nitelikli İşgücü Geliştirilmesi için "Mavi Vatan Mavi İşgücü" Merkezi'nin kurulması:

Sektördeki firmaların dile getirdiği en büyük sorunlardan bir tanesi de nitelikli insan kaynağı bulamamalarıdır. Bu kapsamda meslek liseleri ve üniversitelerle işbirliğine gidilerek, insan kaynağı yetiştirilmesi konusunda yeni tür organizasyonlara gidilebilir.

6-İMEAK DTO İnovasyon Merkezi:

Denizcilik sektörü yoğun teknoloji kullanan bir sektördür. Teknoloji kullanımını teşvik edecek, son teknolojileri üyelere anlatacak bir İnovasyon Merkezi'nin üniversitelerle işbirliği şeklinde organize edilmesi yararlı olacaktır.

7-Limanların Bölgesel Kalkınmaya Etkisini Araştıracak "Limanlar ve Bölgesel Ekonomiler Araştırma Merkezi":

Denizcilik sektöründe ülke kalkınmasına ekonomik katma değer sağlayan en önemli varlıkların başında limanlar gelmektedir. Limanların bulunduğu yerleşkelerde bölgesel kalkınmaya olan etkilerinin yeniden ele alınmasında yarar vardır. Bu konuda çok az çalışmaya rastlanmıştır.

8-İMEAK DTO ile diğer odalar arası Input-Output Modeli'nin kurulması:

Denizcilik kapsamlı harcamaların, tüketimin takip edilmesi ve gelişen ekonomik değerlerin ani (instant) takip edilmesine olanak sağlayacak bir modele ihtiyaç vardır. Bu konuda başta TÜİK ve SGK olmak üzere diğer kamu kurumları ile görüşmelerin yapılması ve bir modelin kurulması, projemizin devamı olarak yararlı olacaktır.

9-İMEAK DTO üye firmalarının Kümelendirilmesi Modellenmesi:

Çalışma sürecinde okunan raporlar bize sektörün ekonomik değerinin artırılması için en etkin yolun kümelene olduğunu göstermiştir. Kümelene çalışmalarına (Liman Kümeleri, Taşıma Kümeleri, Balıkçılık Kümeleri, Tedarikçiler, Acenteler Kümesi gibi) başlanması tavsiye olunur.

10-İMEAK DTO Ar-Ge ve Teknoloji Merkezi:

Çalışma sürecinde okunan raporlar bize, sektörün ekonomik değerinin artırılması için en etkin aktivitelerin başında Ar-Ge ve teknoloji alanına yatırım yapılmasını göstermiştir. Tüm üyelere hizmet sunacak ve üniversitelerle ortaklaşa kurulacak bu tür bir yapı için kamu desteğinin de alınması mümkün olacaktır. Hala yaşanmakta olan BWTS örneği hepimizin malumudur.

Zamanında harekete geçerek bu tip ürünlerin ülkemiz bilimsel ve sektörel yetkinliği, bilgi ve tecrübesi ile üretilmesi, hem ülkemiz ekonomisine katkıda bulunacak, ithalat için harcanan milyarlarca doların ülkemizde kalmasını sağlayacak, ayrıca yeni istihdam olanakları sağlayarak kronik hale gelen işsizliğe bir nebze çare olacaktır. Bu konuyla ilgili farklı bakış açısı, DTO Yönetim Kurulu ve Meclis Divanı ile hali hazırda paylaşılmış durumdadır. Yönetimin isteği ve kararı ile yapacağımız ayrı bir proje ile bunu rakamlara da dönüştürebileceğiz. Özetle açıklamam gerekirse; ne kadar ithalatımız var Denizcilik olarak ve bu rakamları kademeli olarak azaltmak için neler yapmalıyız? sorusuna cevap olacak bir proje.

Biraz da bundan sonraki süreçten bahseder misiniz?

Şahsen projemizin Türk Denizcilik Sektörü'nün yurtdışında tanıtımına da büyük katkı vereceğine inanıyorum. Bununla ilgili gerekli medya planlamasını yaptık. Şimdi sırada, projemizi ve sonuç figürlerini devletimizin ilgili tüm kademeleri ile paylaşmak, denizciliğimizi hak ettiği yere ve saygınlığa kavuşturmak,

ülkemizin "Stratejik ve Öncelikli Sektörler" arasına girmesini sağlamak

var. Rakamlarımız bunun olmaması için hiçbir neden olmadığını gösteriyor açıkça. Biz proje ekibi olarak, Prof. Ruhi Kaykayoğlu ve ekibiyle beraber yapılacak bu ziyaretlerde projemizi tüm unsurları ile anlatmaya her zaman hazırız, hem yurtiçi, hem yurtdışı ilgililerle. 1982 yılında kurulan İMEAK DTO bünyesinde değişik yönetimler tarafından bazen hiç niyetlenilmemiş, bazen de niyetlenip hep yarıda kalmış, 38 yıldan beri yapılamayan bu önemli projede Komisyon Başkanı olarak görev almaktan, projemizi en bilimsel metotlarla, inançla ve azimle yürütmekten ve nihayetinde sektörümüzün değerli bileşenlerine sunmaktan büyük bir gurur ve onur duyuyorum.

Sonuç olarak projemizi beraber yürüttüğümüz Kaykayoğlu Innovation Group Kurucusu Sayın Prof. Dr. C. Ruhi Kaykayoğlu ve ekibine, projenin hayata geçirilmesi için, bize güvenerek görevlendiren Sayın Tamer Kıran nezdinde İMEAK DTO Yönetim Kurulu'na ve Sayın Salih Zeki Çakır nezdinde Meclis Yönetimi'ne, envanter anketimizi takip eden ve halen yürüten, Sayın Metin Ak nezdinde İMEAK DTO, IT ve Sektörel Araştırmalar Departmanı çalışanlarına ve katkısını esirgemeyen tüm denizcilik firmaları ve STK yöneticilerine teşekkürlerimi sunuyorum. Projemizin tüm denizcilik sektörümüze hayırlı olmasını, yeni ufuklara yelken açmak için itici güç olarak kullanılmasını yürekten diliyorum.

Denizcilik medyasının desteği ve projemizi devamlı gündemde tutmasıyla projemiz her zaman yaşayan ve sürdürülebilir bir proje olacak, ülkemizdeki tüm ilgililerin dikkati çekerek Türk Denizciliğinin öneminin bir kez daha, en güçlü şekilde, anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

Mavi Vatanımızın, Mavi Ekonomimizin, Mavi İstihdamımızın değerli paydaşlarına sağlıklı günler dilerim. Teşekkür ve Saygılarımla...



PROF. DR. C. RUHİ KAYKAYOĞLU
KAYKAYOĞLU INNOVATION GROUP KURUCUSU

TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ EKONOMİK VE İSTİHDAM DEĞERLERİ

Afrika, Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Kafkasya'nın kesiştiği bir coğrafi bölgede yer alan Türkiye; askeri, siyasi, ekonomik ve jeopolitik olarak önemli bir konuma sahiptir. Türkiye; Doğu-Güney Doğu Asya'dan, Batı Avrupa ve Kuzey Afrika'ya kadar olan bölgeler arasındaki 1 trilyon \$'lara yakın mal hareketinin geçiş noktasında yer almaktadır. Türkiye'nin ulusal ve uluslararası lojistik ve taşımacılık aktivitelerindeki rolü, gelecekte çok daha önemli hale gelecektir.

Bilindiği üzere küresel denizcilik sektörü, taşımacılık alanında % 90'lara yaklaşan payı ve dünyada oluşturulan milli gelirin % 50'sinden fazlasının denizyoluyla taşınan mal ve hizmetlerden elde edilmesini sağlayan büyüklüğü ile stratejik bir sektördür. Bu nedenle mevcut denizcilik sektörüne ait kaynaklarımızın küresel boyutta birçok alanda cazibe merkezi haline

dönüşmeye hazır hale getirilmesi gerekmektedir. Mavi Ekonomimizin gelişim rekabetinin artırılması için gerekli kritik stratejilerin ülkemiz tarafından devreye alınması hayati öneme sahiptir.

Üç tarafı denizlerle çevrili, dünya kıyı uzunluğunun %3.8'ine sahip olan ülkemizin denizcilik ilintili sektörleri ile bölgemizde ve küresel boyutta ses getirecek rekabet yolculuğuna; doğruluğu yüksek, büyük resmi çeken ve uluslararası kıyaslamaya imkan sağlayacak bir envanterle güncel durumu tespit ederek başlaması gerekmektedir. Bu da stratejik alanların keşfedilmesi ve var olan güncel ekonomik ve istihdam değerlerinin tespit edilmesi ile olacaktır. Türkiye Denizcilik Sektörü ile ilgili ekonomik değerlerin belirlenmesine dönük, envanter ve etki çalışmalarının bugüne kadar çok konuşulup yapılmamış olması, İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Meclisinin dikkatini çekmiş ve bu konudaki istek

projelendirilerek, profesyonel bir yaklaşımla hayata geçirilmesine karar alınmıştır.

DTO ÜYESİ FİRMALARIN OXFORD ECONOMICS FİRMA MODELİNE UYGUN KÜMELENDİRİLMESİ

Bu çalışmada, denizcilik sektörlerini temsil eden DTO Meslek Komitesi üyeleri, Oxford Economics Firması modeli standartlarına uygun bir şekilde beş (5) önemli kümeye toplanmış ve her kümedeki komitelerin temsil ettiği sektörlerin yarattığı ekonomik ve istihdam değerleri, Leontief I-O teorisi ve Oxford Economics modeline uygun; Direkt Etki, Endirekt Etki ve Uyarılmış Etki kavramları ile hesaplanmıştır.

TÜRKİYE EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ BÜYÜKLÜĞÜ HAKKINDA ÖN BİLGİ

Türkiye, gelişmekte olan ekonomisi ile 20 yıldan beri G20 ülkeleri arasında yer almaktadır. 2019 yılı sonu itibarı ile G20 ülkeleri arasında 19. sırada olan ülkemizin Dünya Bankası verilerine göre GDP'si 754 milyar \$'dır (GDP, Gayri safi yurt içi hasıla, belirli bir zaman aralığında üretilen tüm nihai ürünlerin, piyasa değerindeki ekonomik ölçüsüdür). 2018'de Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) tarafından beyan edilen denizcilik sektörünün ekonomik değer büyüklüğü 18.4 milyar \$'dır. Bu değer denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmaların Gelir İdaresi Başkanlığına (GİB) yaptıkları beyanlar üzerinden hesaplandığı düşünülmektedir. Bu durumda denizcilik sektörünün GDP'den aldığı pay %2.4 olarak hesaplanabilir. Diğer taraftan TÜİK verilerine göre Türkiye Lojistik ve Taşıma Sektörü'nün GDP'den aldığı pay da %8.2'dir. Bu durumda denizcilik sektörü ekonomik değerinin Lojistik ve Taşıma Sektörü içindeki payı %2.9 olarak hesaplanabilir.

TÜRKİYE DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİNDE OXFORD ECONOMICS FİRMA MODELİNE UYGUN KÜME TANIMLARI

Oxford Economics Firma Model'ine uygun olarak İMEAK DTO üyeleri aşağıdaki kümelere dağıtılmıştır. Diğer

ülkelerde yapılan tüm çalışmalarda aynı kümelenmeler söz konusudur. Kümeler:

- Gemi İle Yük Taşımacılığı Endüstrisi-Shipping Industry
- Liman Endüstrisi - Port Industry
- Deniz Endüstrisi - Marine Industry
- Denizcilik İlişkili Hizmet İşletmeleri Endüstrisi - Maritime Business Services Industry
- Balıkçılık ve Balık Üretme ve Yetiştirme Çiftliği Faaliyetleri-Fisheryand Fish Breedingand Aquacultural Activities

Türk Denizcilik Sektörü ekonomik ve istihdam değerleri her kümede ayrı ayrı hesaplanmıştır.

EKONOMİK DEĞER ANALİZİ VE LEONTIEF INPUT/OUTPUT MODEL

Türkiye Denizcilik Sektörünün tüm alanları ile ülke ekonomisine etkisinin hesaplanmasında, Wassiy Leontief'in, (I/O Modeli ile Ekonomi dalında 1973 Nobel Ödülü Sahibi) tarafından geliştirilen LEONTIEF INPUT/OUTPUT TEORİSİ kullanılmıştır.

Teorinin temelinde; girdi-çıkıtı analizi, sektörler arasındaki karşılıklı bağımlılıkların ve ilişkilerin incelenmesi yatmaktadır. Bu analizde temel olarak ülkelerin girdi-çıkıtı tablolarından yararlanılmaktadır. Girdi-Çıkıtı Tabloları (Input/OutputTables), bir ekonomide sektörler arası alış ve satış işlemlerini sunmaktadır.

Bu çalışmada ölçülen ekonomik ve istihdam değerleri; Oxford Economics çalışmalarında benimsenen, Leontief Input/Output (I/O) Teorisine uygun üç seviyede hesaplanmıştır. Bu seviyeler;

- Doğrudan Etkiler (Direct Effects): Denizcilik sektörü firmalarının ekonomik direkt katkısını yani,firmaların yaptıkları faaliyetleri kapsamında direkt elde ettikleri ciroasal kazançlarını gösterir.
- Dolaylı Etkiler (Indirect Effects): DTO

üye firmalarının tedarik zincirlerinden mal ve hizmet girdilerine yaptığı harcamaların bir sonucu olarak ortaya çıkar.

- Uyarılmış Etkiler (Induced Effects): Deniz endüstrisinde ve tedarik zincirindeki çalışanların, kazançlarının bir kısmını tüketici mal ve hizmetlerine harcamalarıyla tetiklenen etkilerdir.

Ülkemizin denizcilik sektörünün yarattığı ekonomik ve istihdam değerlerinin potansiyeli bu model yaklaşımı ile hesaplanmıştır. Bu ekonomik değer "Mavi Ekonomik Değer" olarak tanımlanmıştır.

TÜRKİYE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ EKONOMİK VE İSTİHDAM DEĞERLERİ HESAPLANMASINDA KULLANILAN VERİ, ENFORMASYON VE BİLGİ KÜMELERİ

Bu projede durum tespiti için çok sayıda akademik tez, rapor ve veri kaynağı kullanılmıştır. Çok sayıda ilgili kamu kurumlarının yanı sıra, sektörün sivil toplum örgütleri verilerinden de yararlanılmış, basında çıkan haberlerden ve ilgili uzmanlarla yapılan yüz yüze görüşmelerden elde edilen veriler kullanılmıştır. Ayrıca model algoritmaları SGK, TÜİK, Clarkson Research verileri ile algoritmik hesaplamalara dönüştürülmüştür. Şekil 1'de veri kaynaklarının kullanımı şematik olarak gösterilmiştir.

WEB YAZILIMI VE ENVANTER YAPISI



Şekil 1: Veri Kaynakları

Türkiye'nin mavi ekonomik değeri ve istihdam hesaplamaları için denizcilik sektöründe faaliyet gösteren DTO üyesi firmalara erişilerek bilgi toplanması için bir yazılım geliştirilmiştir. Bu yazılımla bilgi toplamanın ötesinde, firmaların güçlerinin ve rekabetlerinin ulusal ve uluslararası boyutta tanıtımına dönük özel bir web sitesi de hazırlanmıştır. WEB üzerinden bilgi toplanırken, ilgili firmaların veri gizliliğinin korunacağı ilkesi ile hareket edilmiş, sadece firmaların toplam güçlerinin yansıtılacağı bir hesaplama algoritması geliştirilmiştir.

Amaç, Türkiye'de bu sektörün değerlerini küresel boyutta paydaşlara açmak, sektör firmalarının markalarını güçlendirmektir. Bu hedefler doğrultusunda üyelerin ekonomik büyüklüğünü ve istihdam kapasitesi ile birlikte kritik stratejik enformasyonları ve verilerini sunacak bir WEB sitesi kullanıma hazır hale getirilmiştir. Projenin başlatılması ile birlikte DTO IT ekibi ile toplantılar yapılarak WEB sitesinin özellikleri tespit edilmiştir. Daha sonra da WEB sitesinde bulunacak envanter soruları hazırlanmış ve komite başkanları ile paylaşılmıştır.

WEB tabanlı sorgulamamız devam etmektedir. Buradan elde edilecek verilerle hesaplanan model değerleri çapraz olarak kıyaslanacaktır.

2019 YILI SONU İTİBARI İLE TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ EKONOMİK DEĞERLERİ

Hazırlanan envanter projesinde; DTO meslek komiteleri üyelerine sunulan web tabanlı bir envanter çalışması, yüz yüze ziyaretlerle bilgi toplanması ve aynı zamanda güçlü literatür tarama ve büyük veri madenciliği ile desteklenirken, uluslararası boyutta kabul görmüş bir modelle de standart hale getirilmiştir.

Oxford Economics firma modeli ve en güvenilir istatistiksel veriler üzerinden algoritmik yaklaşımlarla elde edilen model sonuçları Şekil 2'de gösterilmiştir. Direkt ekonomik etkinin 23 Milyar \$'a geldiği sektörün sağladığı ekonomik güç, DGM hesabından %25 daha yüksektir.

İMEAK DTO İLE İTÜ ARASINDA İMZA PROTOKOLÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) arasında Denizcilik Fakültesi Havuz Binası Onarım, Tadilat ve Yenileme İnşaatına İlişkin Bağış Protokolü, 20 Kasım Cuma günü, Tuzla'daki fakülte de imzalandı.



İmza törenine, İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, İTÜ Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgit ile Yönetim Kurulu Üyeleri ve Oda sekreteryası katıldı.

Törende konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Covid-19 salgını nedeniyle töreni kısıtlı sayıda katılımı ile gerçekleştirmek zorunda kaldıklarını belirtti.

Koronavirüs salgını döneminde denizcilik sektörünün bir kez daha ortaya çıktığının altını çizen Kıran, Türk denizcilik sektörünün de, gemi inşa ve yan sanayi, liman ve gemi işletmeciliği,

gemi adamı ile denizlerde güçlü bir şekilde yerini almak mecburiyetinde olduğunu kaydetti.

“PİRİ REİS GÖĞSÜMÜZÜ KABARTIYOR”

Denizci olmanın çok kolay bir iş olmadığını, uzmanlaşmanın önemli olduğu denizcilik eğitiminin ayrıca zor ve pahalı bir eğitim sürecini de içerdiğini belirten Tamer Kıran, Oda olarak ülkemizin denizcilik sektöründe söz sahibi olabilmesi amacıyla eğitim kalitesini artırmak için yapılacak çalışmalara büyük önem ve destek verdiklerini ifade ederek, şunları söyledi: “Eğitime destek çalışmalarımız kapsamında; Milli Eğitim Bakanlığımızla, Ağustos ayında 4 denizcilik meslek lisemiz için Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü imzaladık.

İstanbul Beşiktaş'ta Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ile Pendik'te Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, İzmir'de, Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve Rize'de Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesinde sektör ve meslek liseleri arasında güzel bir işbirliğini başlattık. Yükseköğretimde; Odamızın imkanlarıyla kurulan Piri Reis Üniversitemiz başarılarıyla göğsümüzü kabartıyor. Ayrıca birçok üniversitemize de katkı sağlamaya devam ediyoruz.

İskenderun Teknik Üniversitesi Barbaros Hayrettin Paşa Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi ile Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'ne simülasyon merkezleri yaptırıldı.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ile Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'ne simülasyon temin çalışmalarımız halen devam etmektedir, inşallah kısa süre içerisinde sonuçlandıracağız.

Yine denizcilik alanında eğitim veren çok sayıda lise ve üniversitenin de malzeme ihtiyacından, bilimsel toplantı ve kongreleri ile proje çalışmalarına kadar birçok konuda destek olduk, başarılı öğrencilerine ödül ve burslar verdik.”

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI UYGULAMALI EĞİTİM HAVUZU

250 yıla yaklaşan tarihiyle dünyanın en eski teknik üniversitelerinden biri olan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin, Türkiye'de uluslararası nitelikte



eğitim veren, yurt dışında da saygıyla tanınan güzide bir bilim kurumu olduğunu belirten Tamer Kıran, geçmiş 1884 tarihinde "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi"ne dayanan Denizcilik Fakültesi'nin de, sivil denizciliğimizin en köklü eğitim kurumu olarak eğitimini sürdürdüğünü kaydetti.

kaynağını yetiştiren önemli eğitim kurumlarımızdan bir tanesidir." dedi.

İmzalanan protokolle İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne ait "Uygulamalı Eğitim Havuzu" nun bakım, onarım ve tadilat işlemlerinde kullanılması amacıyla Üniversite Rektörlüğü'ne önemli bir



devam edeceğini söyledi. Protokol kapsamında yeni inşa edilecek havuzun adının "İMEAK Deniz Ticaret Odası Uygulamalı Eğitim Havuzu" olmasından da büyük mutluluk duyduğunu belirten Tamer Kıran, protokolün hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür ederek, hayırlı olmasını diledi.

İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu da, ülkemizin coğrafi konumu ve denizcilik potansiyeli göz önüne alındığında bu konuda yapılması gereken daha çok işleri bulunduğunun bilincinde olduklarını söyledi.

Teorik eğitimin tek başına yeterli olmadığını belirterek, uygulamanın önemine dikkat çeken Prof. Dr. İsmail Koyuncu, üniversite olarak Ar-Ge, dijitalleşme, inovasyon, kısacası teknolojinin temas ettiği her alanda aktif olmak suretiyle, ülkemize değer katmak için çalışmalar yürüttüklerini söyledi. Protokolün hayırlı olmasını temenni eden Prof. Dr. İsmail Koyuncu, DTO ile bundan sonraki dönemde de yeni çalışmaların devam etmesini diledi.

Konuşmaların ardından Tamer Kıran ve Prof. Dr. İsmail Koyuncu, protokolü imzaladılar. Törene katılanlar yenileme çalışmaları başlatılacak eski havuz binasını gezdiler.



Tamer Kıran, "İstanbul Teknik Üniversitesi günümüzde Denizcilik, Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri fakülteleri ile sektörümüzün ihtiyaç duyduğu insan

katkı sağladıklarını belirten Tamer Kıran, inşaatın tamamlanmasının ardından İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin, eğitim faaliyetlerine daha modern şartlar altında



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

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



MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ



teknopark
istanbul



360°
sanal tur

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



THE COVE

ROOF BAR & RESTAURANT

**Sizleri otelimizin çatı terasına yeni
açılan restoran ve barına bekliyoruz...**

Come meet us at our hotel's newly
opened roof bar and restaurant...

Holiday Inn
TUZLA BAY

Güzelyalı Mahallesi Sahil Bulvarı
No 72 34903 Pendik İstanbul

DENİZ TİCARET ODASI ANTALYA ŞUBESİ'NDEN ÖNEMLİ TALEP

Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, Covid-19 pandemisi nedeniyle hazineye ait alanlarda kiracı olarak faaliyet gösteren deniz ticaretiyle uğraşan üyelerin, çalışmadıkları periyotlara ait kira bedellerinin tahsil edilmemesinin en önemli beklentileri olduğunu söyledi.



İMEAK DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, korona virüs (Covid-19) pandemisi döneminde turizm sektörü ve deniz turizminin son durumunu değerlendirdi. Dünyada yaşanan ekonomik krize işaret eden Çetin, DTO üyelerinin de bu durumdan olumsuz olarak etkilendiğini kaydetti.

Günübirlik tekne turları, yat işletmeciliği, su üstü sporlarının pandemi döneminde 1 Haziran'a kadar ticari faaliyetlerini sürdürmediğine dikkat çeken Çetin, "Daha sonra ise tüm teknelere azami yarı kapasite çalışma izni verildi.

Ülkemizin turizm başkenti Antalya, dünyanın en çok yabancı konuk ağırlayan en önemli merkezlerinden, 2019 yılında turizm sektöründe önceki

yıllara nazaran yaşanan olumlu gelişme ile doğal olarak rekorların kırılacağı bir 2020 yılı bekliyorduk. Sektörümüz de hazırlıklarını buna göre yaptı. Antalya'da deniz turizm araçları adet ve kapasite değerlendirildiğinde, iç turizm ve sınırlı yabancı misafirle yetinecek bir durumda değil" dedi.

"TAHSİL EDİLMEMESİ EN ÖNEMLİ BEKLENTİMİZ"

Çetin, Antalya'da 600 günübirlik tur teknesi, 270 su sporları işletmesi ve 45 dalış okulunun bulunduğunu ve bu kapasitenin Türkiye deniz turizminde önemli bir güç olduğuna işaret ederek, "Üyelerimizin önemli bir kısmı bu sene işletmeleri dahi açamadılar. Bu yıl elindekini koruyarak yılı tamamlayabilecek işletmenin başarılı sayılacağı bir süreç yaşıyoruz.

Geçen yıllar içerisinde birçok kriz yaşadık ancak bu durum diğerleriyle karıştırılabilecek gibi değil. Bu nedenle özellikle hazineye ait alanlarda kiracı olarak faaliyet gösteren üyelerimizin çalışmadıkları periyotlara ait kira bedellerinin tahsil edilmemesi en önemli beklentimiz" ifadelerini kullandı.

"SEKTÖR ADINA HÜZÜNLÜ BİR SEZON"

Sektör adına hüzünlü bir sezonu bitiriyor olduklarını ifade eden Çetin, kış döneminde de teknelerin bakım, onarım ve tadilat konusunda sıkıntı yaşadığını dile getirdi.

Çetin, "Teknelerin bakım, onarım ve tadilatlarının yapıldığı önemli merkez olan Manavgat yat yapım ve çekek yerlerinin yılsonu itibarı ile faaliyetlerinin durdurulması söz konusu. Kara çekek alanları bizim teknelerimizin bakım ve onarımları için olmazsa olmazımız.

Bu nedenle Manavgat'ta yat çekek yeri olarak belirlenecek yerler faaliyete geçene kadar mevcut işletmelerin hizmetlerine devam etmesi çok önemli. Şimdi bütün çabamız bu yönde.

Son yıllarda çok talep alan Adrasan çıkışlı tekne turlar için ise Adrasan'da kalıcı yat yanaşma yeri yapılanaya kadar geçici olarak tekne yanaşma iskelesi yapılması için Antalya Valiliği ve Kumluca ile çalışmalarımız devam etmektedir" şeklinde konuştu.

(DTO Antalya Şubesi)

**all in
ONE**

7/24 Fast & High Quality Service

**KUZEY STAR
SHIPYARD**



all in ONE - Marine Technical Services



max. 8m of Docking Draft

Handymax & Panamax Docks (max. 22.000) TLC)



Kuzey Star Shipyard Denizcilik Sanayi & Ticaret A.Ş.
Tuzla / Evliya Çelebi M. Tersaneler C. No 14 Tuzla, İstanbul
Yalova / Tersaneler Bölgesi Çavuşçiftliği No: A/2 Altınova, Yalova
P:+90 216 392 6210 F:+90 216 392 6212

marketing@kuzeystar.com

www.kuzeystar.com

SU ÜRÜNLERİ YETİŞTİRİCİLİĞİ

İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Türkiye’de yaşanan sıkıntılı süreci geride bırakmayı umut ederek, Bodrum’daki su ürünlerini ve bu ürünlerin yetiştiriliş aşamalarını anlattı.



Su ürünleri yetiştiriciliği kaynaklarına baktığımızda iki bin yıl önce birçok Asya ülkesinde özellikle Mısır ve Çin’de pirinç tarlalarında sazan yetiştiriciliği ile uygulanmaya başlandığını görüyoruz. Yılda ortalama 78 milyon artan dünya nüfusunun 2050’li yıllarda 12– 3 milyara ulaşacağı ve gelecek 20 yılda hayvansal ürün talebinin 2 kat artacağı, bugün insanların hayvansal protein gereksinimlerinin yaklaşık %20’sini balıklardan karşıladıklarını baz alırsak, bu oranın pek de azımsanamayacak bir rakam olduğunu görürüz. Okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının, sürdürülebilir kalkınma doğrultusunda muhafaza edilmesi ve sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasının desteklenmesine yönelik birçok proje oluşturulmuş ve uygulanmıştır. Dünya kültür balıkçılığı da 2000 yılından sonra ivme kazanmış, toplam dünya su ürünleri üretiminde payı giderek artmıştır.

İç sularda yapılan yetiştiricilik üretimi gerek miktar olarak, gerekse değer olarak ön sırada yer almasına rağmen, üretim miktarının az olmasına karşın deniz yetiştiricilik ürünlerinin değer açısından daha önemli olduğu görülmektedir. 2018 yılı itibariyle, toplam balık üretimi, geçmişe nazaran daha dengeli balık avcılığı, azaltılan israf ve artarak devam eden su ürünleri yetiştiriciliği sayesinde, yüzde 88’lik

bölümü doğrudan insan tüketiminde yararlanılan, 178,6 milyon ton ile tüm zamanlar rekorunu kırmıştır. Su ürünleri üretim alanlarının büyük bir çoğunluğunu denizler oluşturmaktadır. Bodrum Yarımadası Milas bölgesi üretim konusunda Türkiye’de en önde sıralarda. Çağdaş ve çevreci yöntemlerle gelişerek üretim, tüketim ve ihracatı artırmak üzere planlamalar yapmak, stratejiler hazırlamak ve uygulamak, her türlü sosyo-ekonomik faaliyetleri yürütmek, geliştirip yaygınlaştırmak, üyelerine destek vermek ve üyeler arasında iş birliği ve mesleki dayanışmayı sağlamak bizim yegane görevimiz. Muğla İli, Milas ve Bodrum İlçelerinde toplam 90 bin ton/yıl proje kapasiteli 2 adet üretim sahasının “ÇED OLUMLU” belgesi sahibi olarak faaliyetlerine devam etmektedir. Buralarda Otomatik yemleme sistemleri kurulmuş, denizde, çalışanların tüm ihtiyaçlarını görebilecek barge sistemleri kullanıma girmiştir. İşletmelerimiz çevre duyarlı üretim faaliyeti gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda balıkçılık sektörümüz son 15 yılda büyük başarı elde etmiştir. Muğla İlimizin İhracatı 2019 yılında 74,9 bin ton ve 373,5 milyon USD iken, 2020 yılı ilk dokuz ayın sonunda 58,2 bin ton ve 300,7 milyon USD ile bir önceki yılın ilk dokuz aylıkdeğerlerine göre bin ton fazla ihracat ve 20 milyon USD fazla gelir elde ettiği görülmektedir. Bodrum ve Milas su ürünleri üretim sahalarında ağırlıklı olarak çipura ve levrek balıkları yetiştirilmektedir. Bunların yanında alternatif tür çalışmaları da devam etmektedir. Bölgemiz su ürünleri yetiştiricilik sistemlerinde üretilen balıklar ülkemiz ihtiyacının tamamını karşılayabilecek kapasiteye sahiptir. Bölgemiz üreticileri ülkemizde lider konuma gelerek, gerek deniz işletmelerinde uyguladığı

off-shore sistemleri ve gerekse iç sularda baraj göllerine uygun ileri ve modern teknolojileri ile yetiştiricilikte büyük aşamalar kaydetmiş ve Ülkemiz yetiştiriciliğine örnek fikir olmuşlardır. Ağ kafeslerinde yapı malzemeleri olarak dünya standartlarının üzerine çıktığı gibi, üretim kapasitesine bağlı olarak kafes boyutlarında da artışlar sağlanmıştır. İlimiz sınırları dâhilinde 1 adet üniversite (Yetiştiricilik, İşleme ve Avcılık bölümleri olan), 1 adet Meslek yüksek okulu ve 2 adet su ürünlerine yönelik meslek lisesi bulunmaktadır.

Bölgemiz turizmin yoğun yaşandığı yer olduğundan, otomatik yemleme sistemlerinin kullanılması ile yem tasarrufu sağlandığı gibi biyolojik etki boyutu büyük ölçüde azaltılmıştır. Ağ kafesler içerisindeki kamera sistemlerinin devreye girmesi ile balıkların yaşamları izlenmiş, olabilecek olumsuzlukların giderilmesine yönelik tedbirler alınabilmektedir. İşletmeler yalnızca üretim tesisi olmaktan öte üretilen balıkların sınıflanmasına, boyanmasına, paketlenmesine yönelik bütünleşmiş sistemleri de uygulayan işletmelere dönüşmeye başlamıştır. Balığın sağlığını ve yaşam koşullarının iyileştirilerek devam ettirilen yetiştiricilik sektöründe standardize edilmiş eğitim programlarının geliştirilmesi hedeflenmiştir. Denizden ekmeğe yediğimiz Bodrum’da gerek teknelerimiz, gerek sualtı su üstü faaliyetlerimiz ve gerekse balık yetiştiriciliği ile her zaman ön planda sistemli olmak bizim prensibimiz haline gelmiştir. Tüm dünyada artarak devam eden COVID-19 salgını için tüm vatandaşlarımızı duyarlı ve tedbirli olmaya davet edip sağlıklı günler dilerim.

(DTO Bodrum Şubesi)



PRs Istanbul Branch Office

mobile +90 549 680 08 30

office +90 216 510 86 03

ist@prs.pl

IACS
Member

Notified Body
No. 1463



Ship surveys

Products certification
(MED, PPER, RCD, PED, SPV, EMC)

PRs Testing Laboratory

www.prs.pl

POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

Türkiye'de ilk ve tek olan Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi ile tüm POMarine ikmalleri 365 gün, 7/24 bağımsız ve akredite gözetmenler eşliğinde yapılır.

Süreç nasıl işliyor?

- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.
- Gözetmen tarafından hazırlanan BDN'ler gemi ve barcın başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.
- İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.
- İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.
- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barcın ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.
- Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.
- Alınan şahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.



PO Marine

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



Türkiye'de
ilk ve tek



Petrol Ofisi

2020 BİTERKEN...

Çok zor bir seneyi geride bırakmaya hazırlanıyoruz. Covid-19 2020'ye damgasını vurdu. Covid 19 salgını küresel bir sağlık krizi haline geldi. Dünya genelinde yeni tip koronavirüs salgınında tespit edilen toplam vaka sayısı 61 milyon 309 bini aştı. Dünya genelinde virüs nedeniyle 1 milyon 437 bin 845 kişi hayatını kaybetti. En fazla vaka ve ölümün görüldüğü ABD'de 13 milyon 248 bin 992 kişide Covid-19 tespit edildi, salgın nedeniyle 269 bin 560 kişi öldü. Türkiye'de de özellikle son dönemde iyice ağırlaşan tablo sebebiyle yeni kısıtlamalar getirilmeye başlandı.

Bulaşma hızı nedeniyle hükümetleri çaresiz bırakan salgın, özellikle bazı sektörleri olumsuz etkiledi. Bunlardan biri de turizm sektörü oldu, turizm durma noktasına geldi. Kruvaziyer turizm diye bir şey kalmadı. Bu süreçte denizcilik sektörü çok önemli bir sınav verdi ve bu sınavdan alınmış akıyla çıktı. Özellikle bütün dünyanın kapandığı süreçte deniz ticareti, limanlarımız, gemi inşa, bakım-onarım gibi segmentler hız kesmeden çalıştı, gemi adamlarımız bu süreci büyük fedakarlıklar yaparak geçirdi.

2020'yi geride bırakırken sektör bileşenlerine nasıl bir sene geçirdiklerini sorduk. Gemi inşadan deniz ticaretine, acentelerimizden kostercilerimize, balıkçılıktan limanlarımıza ve ihracatçılarımıza, sigortadan yakıt sektörüne kadar denizcilik sektörünün önemli aktörleri Deniz Ticareti Dergisi'ne 2020'yi değerlendirdi.

HÜSEYİN ÇINAR: 2020 YILI BİRÇOK İLKLERİN YAŞANDIĞI BİR YIL OLDU

2020 yılı hem tüm dünya, hem de sektörümüz için çok kritik bir yıl oldu. Neler oldu diye bakarsak özetle şöyle bir tablo ortaya çıkıyor.

- Korona virüs salgını başlamadan önce 2016 yılının Şubat ayında



HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL
SEKRETERİ

tarihinin en dip noktasına yani 300'lere kadar inen BDI endeksi bu sefer hemen pandemiden önce 2020 yılı Şubat ayında tekrar 400'lere kadar indi. Pandeminin başlamasıyla birlikte ise mayıs ayında 393'lere kadar tekrar dip yaptı.

- Yıllık bazda bakıldığında BDTI ve BCTI tanker endeksleri de bu yılın temmuz ayında en düşük seviyelerine inerek 350-400'lük rakamlara ulaştı.

- Mart ve Nisan aylarında konteyner taşımacılığında Amerika ile Çin arasında blanksailinglerin sayısında artışlar gerçekleşti ve sektörün arzı kısmasıyla birlikte fiyatlarda büyük düşüşler gerçekleşmedi. Ancak 2020 yılında konteyner taşımacılığının %4,8 oranında azalacağı ve yine 2009 yılındaki boyutlara ulaşacağı değerlendirilmekte.

- Capesize endeksi ilk kez Mart ayında eksi rakamlara dönerek -222 oldu ve Time Charter fiyatları ilk kez 3000 USD'lere kadar geriledi.

- Brent petrolün varili nisan ayında

tarihsel dip yaparak 25-30USD'ye kadar indi.

- Salgın hastalık nedeniyle neredeyse tüm dünyada havayolu ulaştırması durunca ve 100'e yakın ülke sınırlarını kapatınca gemiadamlarının değişmesi mümkün olmadı.

- Dünya genelinde 200.000'e yakın gemiadamı değiştirilemedi ve 12 aydan daha fazla süredir gemide kalan gemiadamlarının sayısı inanılmaz boyutlara ulaştı. Birçok gemiadamımız farklı ülkelerde sınırların açılmasını beklemek zorunda kaldı.

- Mart ayında başlayan pandemi ile gemiadamı değişimlerinin durmasıyla birlikte bu değişimlere ancak 4-5 ay sonra temmuz ayında başlanabildi.

- 2020 yılında UNCTAD tarafından dünya deniz ticaret hacminin %4,1 azalmasının beklendiği açıklandı ve bu rakamın 2009'dan bu yana ilk kez gerçekleşeceği anlaşıldı. Ancak 2021 yılında ise %4,8 oranında bir artışın söz konusu olabileceğinden bahsedilmektedir.

- 2020 yılında dünya ekonomisinin %4,3 küçüleceği, 2021 yılında ise buna yakın oranda büyüyeceği tahmin edildi.

- Türk sahipli gemi tonajı yaklaşık 7 yıllık bir aradan sonra ilk kez artarak 30.000.000DWT rakamlarına ulaştı. (Bu artışın analizleri Aralık ayında paylaşılacaktır.)

- Buna mukabil Türk bayraklı gemi tonajı neredeyse 6.000.000 DWT'lere kadar geriledi ve tarihinde ilk kez bu orana ulaştı. Bu gerilemede birçok sebep olmakla birlikte en önemli sebebin SGK primlerinin yarattığı aşırı maliyet olduğu değerlendirilmektedir. Yine bayrak geçişlerindeki diğer bir sebebin ise yurtdışından kredi temininde yaşanan güçlükler olduğu anlaşılmaktadır.

- Bu yıl kullanılmaya başlayan VLSFO yakıtların fiyatları 2019 yılının Kasım ayından itibaren artmaya başlayarak 2020 yılının başında 770USD'ye kadar çıktı ve Ocak ayının ortalarından itibaren de hızlı bir düşüş başladı.
- En önemli gelişmelerden bir tanesi de gemilerimizde %0,5'lik düşük sülfürlü yakıtı geçiş oldu. Bu süreç bir miktar sancılı olarak gerçekleşti diyebiliriz. Henüz bu yakıt rafinerilerde üretilmediğinden blend olarak VLSFO yakıtları kullanan gemilerde genel kanı olarak sorunlar oluştuğu değerlendirildi. Blend yakıtlarda belli standart ve kalite karşılanamadığından dünyanın farklı yerlerinde farklı yakıtlarla karşılaşmak gemi işletenleri oldukça zor durumda bıraktı ve bu değerlendirmenin doğruluğunu da ispatlarcasına özellikle laynerlerde oluşmaya başlayan hasarlar ile bu uygulamanın eksikliği tescil edildi diyebiliriz. O nedenle bazı gemiler MGO kullanmaya da başladı.
- Layner temininde üç ay kadar sıra beklendiği anlaşıldığından bu durum gemi işletmecilerini zor durumda bıraktı.

2020 yılı görüldüğü üzere birçok ilklerin yaşandığı bir yıl oldu. Bunların neredeyse tamamı olumsuzlukların oluştuğu bir yıl olarak tarihimizdeki yerini aldı diyebiliriz. Tek olumlu konunun sektörümüzün tonaj kapasitesindeki artış olduğunu söyleyebiliriz. Tabii senenin ilk ayları bu olumsuzlukları içerirken, haziran ayı itibarıyla sektörde bir toparlanma az da olsa kendini gösterdi, hatta bu konteyner tarafında aşırı talep boyutlarına da ulaştı diyebiliriz.

2020 yılı sektörümüz için zorluklar yılı idi. Bir taraftan salgın hastalık, bir taraftan alt üst olan dünya ekonomisi, diğer taraftan gemi adamlarının değiştirilmesi açısından personel tarafındaki zorluklar, yine özellikle SGK konusunda yayınlanan yeni uygulamalar, buna yönelik davalarda gemi işletenlere yönelik çıkan veya çıkması muhtemel olumsuz kararlar ile gemilerimizin yabancı personele

geçişleri, sülfür uygulaması ile yaşanmaya başlayan önemli ve maliyetli teknik aksaklıklar, tarihi dibe yaklaşan Baltık Kuru Yük Endeksi ile düşen navlunlar, konteynerlerin blanksailinge başlamaları ve birçok konteyner gemisinin Çin limanları açıklarında boş vaziyette beklemesi, petrol taşımacılığında endekslerin dip yapması gibi birçok zorluğun üst üste gelmesiyle 2020 yılı her konuda armatörleri zorlayan kara bir yıl olmuştur. 2020 getirdiği olumsuzluklarla sadece sektörümüzdeki değil, tüm dünyadaki yerini almış ve hafızalarımıza kazınmıştır.

MURAT KIRAN: ÜRÜN ÇEŞİTLİLİĞİMİZ DEĞİŞKEN KOŞULLARDA OYUNDA KALMAMIZI SAĞLAYACAK

Dünya, yakın dönemde benzeri görülmemiş bir problemle mücadele ediyor. Yaklaşık bir yıl önce başlayıp kısa sürede pandemiye dönüşen Covid-19 salgını, bu süre içerisinde global ölçekte etkiler yarattı ve bugün itibarıyla de yaratmaya devam ediyor. Pandemi, birçok sektörün ticaret hacmini etkiledi ve iş yapış şekillerinin değişmesine sebep oldu.

Gemi inşa sanayi olarak pandemiyi ilk duyduğumuz 2019 Aralık ayından itibaren konunun ciddiyetinin farkına vardık ve önlemlerimizi almaya başladık. Çalışanlarımızın sağlığı bizim için en öncelikli konulardan biri olduğu için çalışma şeklimizi sosyal mesafe, hijyen, kapalı ve açık alan kriterleri doğrultusunda yeniden düzenledik. Hemen her konuda titizlik gösterdik. Aldığımız önlemlerle birlikte tersanelerimizin, diğer emek yoğun sektörlere kıyasla oldukça başarılı bir sınav verdiğini söyleyebilirim. Pandemi ile yaşamaya kısa sürede adapte olup faaliyetlerimizi de hiçbir zaman durdurmadan zor şartlarda verimliliği sağlamayı başardık.

Birçok kurum, kuruluş ve sektör hala daha bazı konularda reaksiyon vermekte gecikmesine karşın biz uzunca bir süredir tersane girişlerinde HES kodu sorgulamasıyla birlikte temaslı kişilerin tersaneye girişlerde



MURAT KIRAN
GİSBİR YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

tespitini sağlayabiliyor, böylece riski daha ilk aşamada azaltıyoruz. Elbette sektör olarak bazı sıkıntılarda yaşamadık değil. Ancak bu konuda da öngörülerimiz ve aldığımız kararla sorunların üstesinden ivedilikle geldik.

Pandemiye bağlı seyahat kısıtlamaları sebebiyle yurt dışından gelen armatör temsilcileri ve görevlilere bağlı olarak bazı dönemlerde teslimlerde gecikmeler yaşadık. Bu ve benzeri sorunları lokal temsilcilerle çözüme ulaştırdık. Armatörlerle kuvvetli iş ilişkilerimizle de ilintili olarak, bu durum herhangi bir olumsuzluk yaratmadı.

Pandemi, geleceğe yönelik ticari belirsizlikler sebebiyle global ölçekte yeni sipariş daralmasına sebep oldu. Özellikle turizm sektörünün ciddi daralması ile cruise gemilere olan talebin durmaya yakın düşmesi, Avrupa tersanelerinde önümüzdeki senelere ilişkin önemli belirsizliklerin doğmasına sebep oldu. Şu anda belli bir yavaşlama söz konusu olsa da işgücümüz sürekliliğini sağlıyor ve mevcut tamir aktiviteleri, retro-fit montajları ve yeni inşalar devam ediyor. Bu konuda birçok ülkeden iyi durumda olduğumuzu söyleyebilirim. Ülkemiz gemi inşa sanayi kabiliyetlerimiz

doğrultusunda niş ürün yelpazemizin çeşitliliği ve tamir-bakım-onarım kapasitemizle bu döneme ilişkin zorlukların da üstesinden geleceğimize dair inancımız tamdır.

Ayrıca, sektörümüzün son durumu ele alındığında; globalleşme ve tekelleşmenin etkisiyle ticari gemilerde yüksek tonajlı gemilere eğilim artmaktadır. Buna ek olarak, çevreci politikaların gerektirdiği birtakım yenilikler söz konusudur. Burada da inovasyonun önemi ortaya çıkmaktadır. Daha çevreci yakıt modelleri ve bu yakıtların gemilere entegrasyon sistemleri üzerinde çalışmalar artmaktadır. Son yıllarda ticari gemilere ek olarak inovatif ve çevreci gemilerin pazarlarının da Avrupa'dan Çin'e kaydığını gözlemliyoruz. Belirli kısıtlı alanlarda markalaşan çeşitli ülkelere ve gemi inşa ekonomilerine kıyasla Türkiye gemi inşa sanayi, bu noktada çok çeşitli yelpazeye sahip olup, 2000'lerin başından itibaren talep aldığı orta tonajlı ticari gemilerin yanı sıra son yıllarda inovatif gemi inşaatında da önemli bir atılım yapmıştır. LNG, hibrid, elektrik tahrikli farklı gemi tiplerinde çeşitli ilkleri inşa etmenin ve şu anda Avrupa başta olmak üzere bu gemileri ihraç etmemizin gururunu yaşıyoruz. Mega yat ihracatında da dünya sıralamasında üçüncülüğümüzü koruyoruz. Askeri alanda da son teknoloji ile donatılmış gemileri donanmamıza kazandırmış ve yine ihracat yapabilen, kendi askeri gemisini inşa edebilen sayılı ülkeler arasındayız. Bu çeşitliliğimiz bize değişken koşullarda oyunda kalmamızı sağlayacaktır.

Tersanelerimiz 2019 yılını 1.040 milyar USD yeni gemi ve yat inşa ihracatı, ayrıca 600 milyon USD gemi bakım-onarım hizmet ihracatı ve 22.5 milyon DWT'lik gemi bakım-onarımı ile bu faaliyetinde geçmiş yıllar ile karşılaştırma yapıldığında çok yüksek seviyede rakamlarla kapatmışlardır. Ayrıca virüsün ülkemizde yayılmaya başladığı mart ayı ortalarından itibaren elbette az da olsa sayılarda düşme görülmektedir. Ancak konuya

ileri görüşlü öngörülerle yaklaşan tersanelerimiz, acil ve çok dikkatli bir şekilde aksiyonlarını ve tedbirlerini aldıklarından, olabilecek finansal ve psikolojik hasarı minimum seviyede atlatacaklardır. İstanbul tarihi boyunca belirli aralıklarla birçok depreme maruz kalmış ve bu depremlerden bazıları ne yazık ki büyük kayıplara sebep olmuştur. Tarihe ve bilim insanlarımızın yapmış olduğu çalışmalara baktığımızda kıyı şeridimizde yer alan faylar sebebiyle hem deprem, hem de tsunami afetlerine hazırlıklı olmamız gerekmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ODTÜ işbirliğiyle hazırlanan raporlara baktığımızda, özellikle Pendik lokasyonu için denizaltı heyelanına bağlı tsunami dalgalarının bu bölgede daha yüksek olacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla depreme hazırlıklı olmamız haricinde, olası bir tsunami riskini de hesaba katarak hareket etmeliyiz. Tersaneler, marinalar ve feribot iskelelerine gelebilecek hasarı minimuma indirmek için dalgakıran kotlarının yükseltilmesinin gerekliliği ortaya konmuştur. Bunların dışında afete hazırlıklı olmanın en önemli noktası, çalışanların ve görevlilerin bilinçli olmasıdır. Tersanelerimizde iş sağlığı ve güvenliği bölümlerinde konuyla ilgili çalışmalar ve aralıklarla bilgilendirmeler yapılmaktadır.

RECEP DÜZGİT: VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ OLARAK 2020'Yİ UĞURLARKEN...

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 tarihinde İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası adı ile bu tarihlerde İstanbul'da yaşayan, gemi taşımacılığında isim yapmış, deneyimli ve sağlam sermaye yapısına ve düzenli sefer yapabilen filolara sahip yabancı denizcilik şirketleri tarafından, 1890 lı yıllarda yolcu ve yük taşımacılığının artışı ile başlayan sorunların birlik ve beraberlik içinde çözmek amacı ile kurulmuş bir sivil toplum örgütüdür.

Derneğimizin amacı:

a. Deniz nakliyatı konusundaki ilerleyişi



RECEP DÜZGİT
VAPUR DONATANLARI VE
ACENTELERİ DERNEĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

takip etmek ve bunları üyelerine duyurmak,

b. Konu ile ilgili konferans ve seminerler tertip etmek ve bunları üyelerine bildirmek,

c. Deniz nakliyatına ait istatistikleri tutmak, hizmet ve mesleği ilgilendiren tarifeleri neşretmek,

d. Eğitim, sağlık ve çeşitli sosyal konularda, doğrudan doğruya veya mevcut kuruluşlara yardım suretiyle, topluma yararlı eser ve işler yapmaya çalışmak şeklinde belirlenerek aynı zamanda üyelerimizin sosyal ve iktisadi alanda dayanışmasını, güçlenmesini, gelişmesini, birliğini ve bütünlüğünü koruyarak, acentelik mesleğine onur ve saygınlık kazandırmaktır.

Bilindiği üzere Koronavirüs Covid-19 salgını 2019 yılının Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkmış ve kontrolsüz ve büyük bir hızla tüm dünyaya yayılmıştır. Salgın her sektörü etkilediği gibi, denizcilik sektörünü de derinden etkilemiştir. Birçok ülke, limanlarını geçici bir süre kapatmak ve limanlarına yanaşmak üzere gelen turist ve yük gemilerine karşı önlemler almak zorunda kalmıştır. Bu önlemler dâhilinde birçok turist

gemisinin limanlara girişine izin verilmemiş ve yolcuları karantina altına alınmıştır. Dünya konteyner taşımacılığında büyük şirketler, dünya deniz ticaretinin en büyük aktörleri Çin'e ve tüm dünya ülkelerine yapılacak seferlerini azalttıkları gibi bazı seferleri de iptal etmek zorunda kalmıştır. Tüm armatörler 14 Nisan'a kadar gemilerde tüm mürettebat değişimlerini durdurmuş ve 3 Mart tarihinde Uluslararası Deniz Ticareti Odası (ICS) gemi ile seyahat edenlerin sağlığının korunması konusunda gemi operatörlerine yönelik tavsiyeler içeren bir el kitabı yayınlamıştır.

Ülkemizde denizcilik faaliyetleri kapsamında Covid-19'a karşı alınan önlemler ise 14 Mart 2020 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından açıklanmış olup alınan tedbirler ve önlemler arasında;

- Türkiye limanlarına giriş yapacak Türk ve yabancı bayraklı gemilerin uğradığı son on limanın bilgileri alınarak, son on liman arasında Çin, İran, İtalya, Almanya, İsveç, Hollanda, Fransa, İspanya, Danimarka, Norveç, Belçika, Tayland, Japonya, Güney Kore, Hong Kong ve Singapur olması yahut anılı ülke vatandaşlarının son on dört gün içerisinde gemiye katılımı söz konusu ise gemilerin liman demir sahasında Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından denetlenmesi ve ilgili Sahil Sıhhiye tarafından geminin Türkiye'ye girişine bir engel olmadığını gösterir belge düzenlenene dek hiçbir temasa müsaade edilmemesi,

- Gemilerin Türkiye limanlarına gelmeden yirmi dört saat önce yapmaları gereken gemi geliş bildirimlerinin, kırk sekiz saat önceden yapılmasının zorunlu tutulması getirilmiştir.

Yeni Korona virüsün 2020 yılında küresel ekonomiyi ve ticareti olumsuz yönde etkilediği düşünüldüğünde gemi acentelik hizmeti veren sektörümüz de bundan etkilenmiştir. Ancak, korona virüsün gerek ülkemiz, gerek

küresel deniz ticaretine olan etkilerinin boyutlarının tam olarak anlaşılabilmesi açısından önümüzdeki dönem belirleyici olacaktır.

2019 ila 2020 yıllarını karşılaştırdığımızda limanlarımıza uğrak yapan gemi sayıları düşüş göstermiştir.

Limn uğrakları;

- 2019 yılı Ekim ayına kadar 46.608 adet gemi uğrağı gerçekleşmiş olup, toplam 2019 yılı itibari ile 55.302 adet liman uğraklı gemiye acentelik hizmeti verilmiştir.
- 2020 yılı Ekim ayına kadar 40.259 adet gemi uğrağı gerçekleşmiş olup toplam 2020 yılı itibari ile tahmini 48.311 adet liman uğraklı gemiye acentelik hizmeti verileceği değerlendirilmektedir.

Limn Uğrak	2019- Ekim	2020- Ekim	Fark	%
Limn Uğrak	46608	40259	-6349	-13,62%

BOĞAZ GEÇİŞLERİ İstanbul Boğazı:

- 2019 yılı İstanbul boğazı gemi geçişi eylül ayına göre 30.352 adet olarak gerçekleşmiş olup, toplam 2019 yılı itibari ile 41.112 adet İstanbul Boğazı gemi geçiş acentelik hizmeti verilmiştir.
- 2020 yılı İstanbul Boğazı gemi geçişi eylül ayına göre 28.564 adet olarak gerçekleşmiş olup, toplam 2020 yılı itibari ile tahmini 38.086 adet İstanbul Boğazı gemi geçiş acentelik hizmeti verileceği değerlendirilmektedir. 2020 yılında 2019 yılına göre

-%5,89 düşüş yaşanmıştır.

Çanakkale Boğazı:

- 2019 yılı Çanakkale Boğazı gemi geçişi eylül ayına göre 32.414 adet olarak gerçekleşmiş olup, toplam 2019 yılı itibari ile 43.759 adet Çanakkale Boğazı gemi geçiş acentelik hizmeti verilmiştir.

- 2020 yılı Çanakkale Boğazı gemi geçişi eylül ayına göre 31.106 adet olarak gerçekleşmiş olup, toplam 2020 yılı itibari ile tahmini 41.475 adet Çanakkale Boğazı gemi geçiş acentelik hizmeti verileceği değerlendirilmektedir. 2020 yılında 2019 yılına göre -%4,93 düşüş yaşanmıştır.

Boğaz Geçiş	2019- Eylül	2020- Eylül	Fark	%
İstanbul Boğazı	30352	28564	-1788	-5,89%
Çanakkale Boğazı	32414	31106	-1308	-4,04%
Toplam	62766	59670	-3096	-4,93%

Yük İstatistikleri:

- 2019 yılı Türkiye Limanlarında Ekim ayına göre 401.047.303 ton yük elleçlenmiştir.
- 2020 yılı Türkiye Limanlarında Ekim ayına göre 411.520.784 ton yük elleçlenmiştir.
- 2020 yılında 2019 yılına göre +%2,61 yük elleçlemede (Ton) artış bulunmaktadır.

Yük Elleçleme Ton	2019- Ekim	2020- Ekim	Fark	%
Yük Elleçleme Ton	401.047.303	411.520.784	10.473.481	2,61%

Konteyner İstatistikleri:

- 2019 yılı Türkiye limanlarında Ekim ayına göre 9.628.082 TEU Konteyner elleçlenmiştir.
- 2020 yılı Türkiye limanlarında Ekim ayına göre 9.541.536 TEU Konteyner elleçlenmiştir.
- 2020 yılında 2019 yılına göre konteynerde -%0,90 TEU düşüş yaşanmıştır.

Konteyner	2019- Ekim	2020- Ekim	Fark	%
Konteyner	9.628.082	9.541.536	-86.546	-0,90%

Yukarıda belirtildiği üzere her ne kadar gemi geçiş ve liman uğraklarında düşüş olsa da elleçlenen yük bazında (Ton) gemilerin büyümesi nedeni ile artış yaşanmıştır.

Bu yıl yapılan faaliyetlerimiz:

- LTP (Limn Tek Pencere)

Sistemi) sistemine Emniyet Genel Müdürlüğü'nün'de dâhil edilerek acentelerin tek bir sistem üzerinden tek bir veri girişi ile tüm kamu kurumlarına bildirimlerin yapılmasının sağlanması için toplantılar yapılmıştır. Bu toplantılarda Emniyet Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, sivil toplum kuruluşları ve üyelerimiz ile bir araya gelinmiş ve sisteme geçişte yaşanan sorunlar ve çözümleri tartışılarak sonuca bağlanmıştır. (24.01.2020)

- Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nde talebimiz üzerine yapılan toplantıda;

- * Beyanname kontrollerinin devreye alınması,

- * LTP (Liman Tek Pencere Sistemi) sisteminde varış bildirimleriyle ilgili gemi eta'ları nedeniyle Acentelerimize kesilen cezalar,

- * Özet beyan transit aktarma işlemlerini çıkış bildirimlerinde parçalı seçeneğinin aktif hale getirilmesi,

- * Ulaştırma ve Sağlık Bakanlığının e-İmzaya geçişi ile ilgili çalışmalar, gündeme getirilmiş ve acentelerimiz yaşadığı en önemli ceza ve transitte parçalı seçeneği çözüme kavuşturulmuştur. Beyanname kontrolleri çalışmalarımız devam etmektedir. (20.01.2020)

- Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyesi olarak tüm kamu ve sivil toplum kuruluşları ile yapılan çalıştaylarda üyelerimiz yaşadığı sorunlar olarak;

- * Tarım ve Orman Bakanlığı'nın uyguladığı sertifika ve ücretler,

- * Gümrük beyannamesinin ve beyannameye eklenmesi gereken belgelerin eşyanın ülkeye varışından önce gümrük idaresine sunulabilmesinin sağlanması ve varış öncesi beyan verilebilmesi amacıyla gerekli yasal ve teknik altyapı

düzenlemeleri yapılması,

- * Kamu alacaklarının, banka kartı ve kredi kartı yoluyla da tahsil edilebilmesi,

- * Ticaretin kolaylaştırılması faaliyetlerine dair taşrada farkındalığın artırılmasını teminen Bölge Müdürlükleri başkanlığında sivil toplum örgütleri ve diğer ilgili kamu idareleri temsilcilerinin katılımı ile yıllık bölgesel istişare toplantıları yapılması,

- * Ulusal transitte, denizyolu yapılan taşımalarda, birtakım koşulları karşılayan firmalara, basitleştirilmiş usul kapsamında transit beyannamesi yerine deniz manifestosuyla işlem yapılmasına izin verilebilmesi,

- * Tasfiyelik hale gelen eşyaların bulunduğu konteynerlerin bir an önce boşaltılması için satış veya tasfiye depolarına indirilmesi,

konuları gündeme getirilmiş ve transitte basitleştirilmiş usulde beyan, varış öncesi bildirim (Gümrük beyannamesinin ve beyannameye eklenmesi gereken belgelerin eşyanın ülkeye varışından önce gümrük idaresine sunulabilmesi) konuları devreye alınmış ve üyelerimizin iş akışlarının daha rahat yapılmasının önü açılmıştır.

- Yük Teslim Talimat Formu ile ilgili Ticaret Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza ziyaretler yapılmıştır. Ayrıca ilgili bakanlıklara yazılar yazılarak konunun takibi yapılmaktadır. Anayasa Mahkemesinin vermiş olduğu kararda özetle;

(a) Liman işletmelerinin eksik belgeyle başvuru yapanların teslim taleplerini karşılamama şeklinde kapsamlı yetkilere sahip olmasında kamu yararının bulunduğu,

(b) Emtiyâ taşıyıcılarının rızaları dışında teslim eden liman işletmelerinin hukuki ve cezai sorumluluklarının bulunduğu, (benzer yönde bir değerlendirme için bkz.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin E. 2013/15901, K. 2014/16752 sayılı kararı) **[Ek 4],**

(c) Uygulamanın ortak yarara yönelik olduğu,

(d) Liman işletmesinin sıkı belge kontrolünde bulunuyor olmasının, uluslararası deniz taşımacılığı mevzuatının bu noktada esnek olmayan hükümler içermesinin deniz ticaretinin belirli bir güvenlik seviyesinde seyri için elzem olduğu hususunda genel geçer bir yaklaşım bulunduğu,

(e) Her ne kadar emtiyanın teslimi için gerekli olan ordinarların artık uygulamada geçerliliğinin kaldırıldığını belirtmiş ise de bu belgelerin hukuki geçerliliği bulunmayan belgelerden olmayıp ulusal ve uluslararası ticaret ve taşımacılıkta yüklerin teslimi için geçerli ve gerekli belgeler olduğu hususunda bir uzlaşma bulunduğu "nu tespit ederek hak ihlali olmadığına karar verilmiştir. Denilmektedir.

* Derneğimizce yapmış olduğumuz girişim ve çalışmalar sonucunda son gelinen noktada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın Ticaret Bakanlığı'na yazdığı yazıda, yük teslim süreçlerine ilişkin denizcilik uygulamalarının etkin ve verimli sürdürülebilirliğinin ağırlanabilmesi, deniz ticaretinin belirli bir güvenlik seviyesinde seyrinin ve sektör temsilcilerinin ortak menfaatinin temini ile liman işletmelerinin yük ilgilileri ile idare arasında kalmaması, sektörden gelen taleplere yerinde ve doğru cevap verilebilmesi bakımından, izah edilen bu konuda bir belge ya da elektronik uygulamanın tarafınızca yapılmasının uygun olacağı değerlendirildiği ve bu konuda Ticaret Bakanlığı'nca gerekli düzenlemenin yapılması gerektiği belirtilmiştir.

* Ayrıca sektörümüzü ve taşıyanın hak ve yükümlülüklerini korumak amacı ile gerekli bilgilendirme yazıları ve basın açıklamalarımız yayınlanarak, üyelerimizin mağduriyet yaşamaması için önlemlerin alınması tavsiye edilmiştir.

- Kıyı Tesislerinde Verilen Hizmet Kalemleri Ve Bu Hizmet Kalemlerinin Tavan ve Taban Ücretlerinin Belirlenmesine Ve Uygulanmasına İlişkin Tebliğ hakkında ilgili bakanlıklarımızla gerekli toplantılar yapılarak tavan ve taban fiyat uygulamalarının serbest piyasa şartlarına uygun olamayacağı ve üyelerimizin mağduriyet yaşamaması için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.
- TCDD Liman Dairesi ziyaret edilerek devlet limanlarında yaşanan sorunlar ve çözümler iletilerek gerekli tedbirlerin alınması sağlanmıştır.
- İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü ve ekibi ziyaret edilerek üyelerimizin Denizyolu ile Transitte Gümrük Kanunu 235.5 maddesi gereği kendilerine uygulanan cezaların iptal edilmesi sağlanmıştır.
- Pandemi sürecinde tersanelerimize gelen tamir ve bakım amaçlı gemilerin 14 gün süre ile demirde bekletilmeleri nedeni ile yaşanan sıkıntılar Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü ile görüşülerek bekletilmeden yanaştırılmaları sağlanmış ve üyelerimizin mağduriyetleri giderilmiştir.
- Limanlarımıza gelen gemilerde zorunlu dezenfektasyon uygulaması ve ücretlendirilmesi hakkında sorunlar yaşandığı, bazı liman işletmelerince haksız ücretler talep edildiği bilgisi nedeni ile Denizcilik Genel Müdürlüğü ile konu yazışmalar ve görüşmeler yapılarak ücretler kaldırılarak sadece köprü üstünün ve kaptan tarafından gerekli görülen yaşam alanlarının yetkili kuruluş yerine gemi tarafından dezenfektasyon yapılması karara bağlanmış olup üyelerimizin mağduriyetleri giderilmiştir.
- Şehir Giriş/Çıkış Tedbirleri Ve Yük Gemilerinde Yolcu Taşınması hakkında yayınlanan yazılara istinaden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne yapılan müracaatımızda, "deniz yoluyla yük, konteyner ve dorse

taşımacılığının hayati önem taşımakta olduğu bu günlerde gemi acente, sörvey ve enspektör gibi personellerin bir başka şehre gidiş ve dönüşleri için seyahat izin belgesi yerine Gemi Acente Tanıtım Kartı, Gemilere Giriş/Çıkış Kartı, Liman Giriş Kartı, Gümrük İşlem Takip Kartlarından herhangi biri var ise geçişlerinde kolaylık sağlanması için gerekli talimatların verilmesi gerektiği, gemide yolcu var ve bu yolcular gemiden dışarı çıkmayacak ise gemi personellerinden bir farklarının olmadığı, farklı bir izin veya müsaadeye tabi tutulmamaları gerektiği ve ilgili acente hakkında Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 14 üncü maddesi ve ilgili mevzuat kapsamında cezai işlem yapılmaması gerektiği" belirtilmiş olup sonrasında gelen cevabı yazı ile üyelerimizin mağduriyetleri önlenmiştir.

- Avrupa Birliği'nin 2050 yılı itibarıyla karbon-nötr bir kıta olma yönündeki hedefine giden yolda, iklim değişikliğinin önümüzdeki yıllarda AB'nin sanayi ve ticaret politikaları da dahil tüm politikalarına nüfuz etmesini öngören Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) 11 Aralık 2019 tarihinde yayınlanmıştır.

- * Bu çerçevede, ülkemizin en önemli ticaret ortağı olan AB'nin, başta sınırda karbon düzenlemesi olmak üzere ulaştırma, sanayi, tarım vb. politikaları kapsamında kapsamlı değişiklikler hayata geçirmesi öngörülmektedir.

- * "Ulaştırma sektörü", AYM kapsamında hayata geçirilmesi öngörülen politika değişikliklerinden etkilenebilecek sektörler arasında yer almaktadır. Nitekim, AB, karbon-nötr bir kıta olma yönündeki hedefine ulaşmak adına 2050 yılı itibarıyla ulaştırma emisyonlarında %90 azaltım yapılmasını hedeflemekte ve önümüzdeki dönemde bu hedefi doğrultusunda mevzuat değişiklikleri yapmayı öngörmektedir.

- * Bu çerçevede, söz konusu değişikliklerin karayolu, denizyolu ve havayolu olmak üzere lojistik sektörümüz üzerindeki etkilerinin ele

alınması ve atılabilecek adımların tespit edilebilmesi adına 5 Haziran 2020 tarihinde saat 10:30'da Bakan Yardımcımız Sayın Gonca Işık Yılmaz Batur başkanlığında bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Toplantıda derneğimiz olarak aşağıdaki gündem maddeleri önerilmiştir.

- * Karayolu taşımacılığının karbon üretiminin fazla olması nedeniyle Ülkemiz üzerinde geçen transitlerin karayolu yerine denizyoluna özendirilmesi ve teşvik edilmesi, ülkemiz limanlarından yapılan gemiye transitlerde basitleştirme getirilmesi ve prosedürlerin kaldırılması, risk analizleri ve tüm kamu kurumlarının aldıkları ücretlerin (örnek Hayvan ve Hayvansal ürünler) kaldırılması gerektiği belirtilmiştir.

- * İç taşımacılığın (dâhili) karayolu yerine denizyoluna kaydırılmasının karbon üretimini azaltacağı, gemilerde dâhili ve harici seferlere göre yerli ve transit yakıt ayrımı olduğu, yerli yakıt yakılması durumunda vergilendirme yapıldığı, bu yakıttan alınan ÖTV ve KDV'nin sifıra indirilmesinin gerektiği belirtilmiştir.

- * Gemilerin Marpol VI'ncı eki kapsamında 01.01.2020 tarihi itibarı ile tüm dünyada gemilerde kullanılan yakıttaki kükürt içeriğinin boğazlarımızdan geçen transit gemilerde olmak üzere seyir yapan gemilerin %0,5 uygulamasına tabi tutulduğu, bunun yanında iç sularda ve liman başkanlıklarının idari sahalarında 2 saatten fazla süre ile bağlı veya demirli halde bulunan gemilerin kükürt miktarı kütlice %0,1'i aşan denizcilik yakıtlarının kullanılması yasaklanmıştır. Ülkemizde kükürt limitlerine uyulması için arzu eden gemilerin uygun yakıt kullanmak yerine Marpol VI'nin 4.'ncü kuralı kapsamında egzoz gazı temizleme sistemlerinin (scrubber) devreye alınmıştır.

- * Scrubber kullanımı sonrasında egzoz yıkama suyunun ıslahı sırasında oluşan ve tankta toplanan atıkların/çamurların denize atılması ve gemide yakılması

yasak olup, bu atıkların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetkilendirdiği uygun kara tesislerine verilmesi gerekmektedir.

* Bu nedenle scrubber sisteminde oluşan atıkların, bu atıkları alabilecek atık alma gemisi veya kara tesisi temininde sıkıntılar bulunduğu bu sıkıntıların giderilmesi için gerekli girişim ve yatırımların yapılması gerektiği belirtilmiştir.

* Egzoz gazı temizleme sistemlerinin (scrubber) gemilere uygulanmasını fırsata çevirmek adına ve de ülkemiz ekonomisine döviz girdisi sağlanması için tersanelerimize bakım ve onarım amaçlı gemiler gelmesinin önünün açılmasının sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

• Üyelerimizden Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce geriye dönük son 10 yıla kadar IMO farkları nedeni ile cezalar kesildiği kesilen IMO farkları hakkında yaşanan sıkıntıların devam ettiği iletilmiştir. Konuyla ilgili Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile gerekli görüşmeler ve yazışmalar yapılmıştır.

• Ticaret Bakanlığı İç Ticaret Genel Müdürlüğü ziyaret edilerek genel müdürlükçe Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi'ne uyulması ve Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi'ne ilişkin tebliğde gözetim ücreti (Gözetim ücreti: Acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerine ek olarak, gemi işlemlerinin ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde acente tarafından takip edilmesi, yerine getirilmesi, işin hızlandırılması, en kısa süre içinde ve salimen eşyanın tahliyesi ve yüklemenin sağlanması, evrak işlemlerinin yapılması, yükün teslim alınması ve teslim edilmesi, eşyadaki eksiklik veya fazlalıkların takibi karşılığı olarak, deniz taşıt ve araçlarının sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücreti,) detaylı olarak tanımlanmış olup gözetim ücreti gemi acentelik ücretinin ayrılmaz bir parçası olduğuna ve Tüm Acentelerin Tarifeye uygun hareket etmesi gerektiği belirtilmiştir.

• Gemlik Limanlar Bölgesi'nin bağlı bulunduğu Hudut Sağlık Sıhhiye Birimi tarafından mesai saatleri dışında gelen gemilere pratika verilerek yaşattırıldığı, fakat mesai saati başlayıp kendi kontrolleri bitene kadar muhafaza gemi kontrol ekipleri dâhil gemiye çıkışlara ve operasyon başlamasına izin verilmemekte olduğu üyelerimiz tarafından derneğimize iletilmiştir. İvedilikle Gemlik Hudut Sağlık Sıhhiye birimi aranılarak konuyla ilgili bilgi alınmış ve yapılan uygulamanın hatalı olduğu kendilerine iletilmiştir. Konu, derneğimiz tarafından Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü'ne iletilerek sorunun çözülmesi arz edilmiş olup, aynı gün içinde Gemlik Hudut Sağlık Sıhhiye birimi 7/24 çalışma sistemine döndüklerini ve sıkıntının ortadan kalktığını derneğimize iletilmişlerdir. Üyelerimizin ve gemi acentelerinin sorunları giderilmiştir.

• Zeyport Limanı personel değişimlerinde Polis GBT sorgulamalarında yoğunluk nedeni ile sorun ve gecikmeler yaşandığı derneğimize bildirilmiştir. Zeyport Limanı'nda yaşanan GBT sorgulama yoğunluğu ve birikimi nedeni ile Mülki İdare Amiri ile konu derneğimizce görüşülmüştür. Mülki İdare Amirimizin, Karaköy Polis GBT sorgulama birimi ile yaptığı görüşme sonrası verdiği talimat doğrultusunda Zeyport Limanı'nda yaşanan gecikmelerin Zeyport Limanı'na gidecek olan personellerin aynı zamanda Karaköy Polis noktasından, (Galata Port içerisinde) Mülki İdare Amiri'nden havale alınmaksızın, GBT sorgulaması sonrası ilgili limana giriş yapabilecekleri talimatı verilmiş olup, iş ve işlemlere başlanıldığı acentelerce teyit edilmiştir. Yukarıda belirtilen ve buna benzer sektörümüzün yaşadığı sıkıntılar derneğimizce elleçlenmiştir. Bu konularda katkıları ve emekleri için tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür ediyoruz. Ayrıca ülkemizin dış ticaretine önemli katkı sağlayan bir sektör olan gemi acenteliği mesleğini icra eden ve ülkemizin kalkınması ve gelişimde pay sahibi olan üyelerimize teşekkür ediyoruz.



MUSTAFA MUHTAROĞLU
 DTO MECLİS ÜYESİ / 13 NO'LU GEMİ
 AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA
 FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK./
 IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ

MUSTAFA MUHTAROĞLU: BUNKER SEKTÖRÜNDE 2020

Bu yazıyı yazmaya başlarken Covid-19 tedavisine ilişkin tüm dünyayı mutlu eden haber gelmiş, o arada Amerika'da başkanlık seçimini Biden kazanmış, Ermenistan Azerbaycan savaşında ateşkes ilan edilmiş, özellikle aşırı haberinin etkisiyle petrol birkaç saat içinde %10 artarak, 02 Kasım 2020 günü 300 dolara satılan fueloil 10 Kasım günü 370 dolar olmuştu. Diğer taraftan ülkemiz ekonomi yönetiminde önemli değişimler gerçekleşmiş, TL değerlenmiş, sektörümüzle ilgili çok önemli bir haber olarak BOTAŞ'ın 2021 yılı ikinci çeyreğinde Türkiye'de LNG bunker ikmallerine başlayacağı duyurulmuştu.

Aslında bu paragraf bile 2020 yılının nasıl olduğunu özetleyebiliyor. Evet, inanılmaz inişli çıkışlı eşi benzeri olmayan bir yılı geride bırakmak üzereyiz. En başta herkese sağlıkla 2021'e ulaşmayı temenni ediyorum. Sektörümüz 2020 yılını tamamen tarihi (%0.5 kükkürt) kural değişimi çerçevesinde planlarken, bambaşka bir gündemle iştilal etmek durumunda kaldı. Tüm dünyayı kasıp kavuran ülkelerin ekonomilerin kapandığı bir yılda biz amiyane

tabirle “Dükkanı kapamadığımızı” şükreden sektörlerdeniz, ancak buna rağmen düşük kükürt uygulamalarına dair önemli deneyimler edindik. Öncelikle hem alıcılar, hem satıcılar hayatlarında ilk kez karşılaştıkları bu ürünü tanıdılar, kullandılar. Samimi söylemek gerekirse çok facia bir durum yaşanmadı, korkulan gibi olmadı, malın kalitesi genel olarak uygun bulundu.

Fiyat olarak baktığımızda 2019’da yılı motorin fiyatının yarısına ve yüksek kükürt fueloil fiyatına, yeni kurula uygun düşük kükürtlü fueloil almak herkes için bir rahatlama, geçiş sürecinde bir kolaylık sağladı. Aksi takdirde fueloil 600/700 dolar, motorin 900/1000 dolar olması konuşuluyordu ki, bu gerçekten herkesi zorlardı ve kredi konusunu ana tema yapabiliirdi. Unutmayalım ki her yıl bunker ikmalcileri toplamda 120/125 milyar dolarlık yakıtı, yani her ay 10 milyar dolarlık bunker ikmalini vadeli arz ediyorlar. Fiyatların artışı burada ciddi bir ilave kaynak gerektirecek olup, pandemi sonrası piyasalarda ilk gündem olacaktır. Netice itibarıyla dünya ölçeğinde bunker talebinin %10-20 bandında daraldığı, yeni (alternatif) yakıtların daha ciddi olarak çalışıldığı, petrol fiyatlarının düşük seyrettiği bir yılı geride bırakıyoruz. Bu tecrübe hepimize birçok şeyin hızla değişeceğini, hatta değişmesi gerektiğini gösterdi. İşte tüm bu değişimi doğru okuyup değerlendirebilenlerin yön vereceği bir geleceğin başlangıcındayız. Hiç bir şey eskisi gibi olmayacak, olmamalı ve biz bu değişimde yer almalıyız, herkese iyi şanslar sağlıklı başarılı yıllar dilerim.

HÜSEYİN KOCABAŞ: ARMATÖR VE İŞLETMELER ‘DÜNYANIN YÜKÜNÜ TAŞIMAYA’ DEVAM ETTİLER

Dünya, izahı zor olan fakat hayatın doğal akışı içerisinde yaşanması muhtemel sıkıntılarla mücadele etmeye devam ediyor; tıpkı son günlerini yaşadığımız bu yılda olduğu gibi. Her gelen yılı, geçen yıldan daha iyi olması temennisiyle karşılayan insanoğlu, genel olarak hayal kırıklığı yaşasa da 2020’nin ilk aylarında tanıştığımız yeni



HÜSEYİN KOCABAŞ
KOSDER YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

tip Koronavirüs, bizleri başa çıkılması daha da güç bir girdabın içerisine soktu. Can kayıpları, küresel ekonomik kriz ve belirsizlik; bir bakıma geride bırakmaya hazırlandığımız senenin kısa bir özetini bizlere sundu. Yaşanan onca sıkıntıya karşın; ekonominin ve ticaretin tarafları faaliyetlerini sürdürmenin yanında, büyük fedakârlıklarla ülke ekonomilerine katkı vermeye ve istihdam oluşturmaya gayret gösterdi. Küresel ticaretin en önemli sahalarından biri olan denizcilik sektörü, virüs kaynaklı olumsuz havaya rağmen insan ihtiyaçlarının oluşturduğu arz-talep miktarıyla ayakta durma adına yoğun çaba sarf etti. Ulusal ve uluslararası kuruluşların aldığı kararlar doğrultusunda, gemi insanı sağlığını ön planda tutarak tedbir elden bırakmadan tedarik zincirinin sürdürülebilirliğini sağlayan armatör ve işletmeciler, pandeminin ağır yükünü sırtlamaya, tabiri caizse ‘dünyanın yükünü taşımaya’ devam etti.

Global bir kriz halini alan Koronavirüs (Kovid-19) salgını, diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’nin ve dolayısıyla Türk denizcilik sektörünün tamamının ilk gündem maddesini oluşturdu. Bölge ticaretinin en önemli bileşenlerinden biri ve Koster Armatörleri ve

İşletmecileri Derneği’nin de (KOSDER) başlıca faaliyet alanı olan koster taşımacılığı da Kovid-19’un ortaya çıkardığı sert rüzgarlardan nasibini fazlasıyla aldı. Geçmişte de krizlere alışık olan koster armatörü, bu yıl daha da beklenmedik ve zorlu bir sürecin içerisine girdi. Piyasa aktörlerinin Kovid-19 nedeniyle ortaya koydukları bekleme hali ve ticari durgunluk, koster navlun piyasasının belinin bükülmesine neden oldu. Her şeye rağmen direncini kaybetmeme adına büyük savaş veren koster taşımacılığı, eylül ayının sonuna doğru ticaretin aktif hale gelmesiyle gelecek açısından umutlanmaya başladı. Nitekim ekim-kasım aylarında piyasalarda görülen belirgin yükseliş armatörlerimizin bir nebze de olsa yüzlerinin gülmesine, madden ve manen rahatlamlarına vesile oldu.

İnsan sağlığı açısından olumsuz gelişmelerin yaşandığı 2020’de özellikle denizcilik alanında ‘**umut**’ başlığıyla çıkarabileceğimiz ayrıntıların da gizli olduğunu belirtmekte fayda var. Salgının gerek ekonomik, gerekse sektörel olarak sebebiyet verdiği sorunlara rağmen dayanışma ve birliktelik mekanizmasını daima diri tutan sektör paydaşları, aldıkları acil durum önlemleriyle takdire şayan bir duruş sergiledi. Denizci bir sivil toplum kuruluşu olmanın sorumluluğuyla sektör bileşenleri ve idaremi arasında köprü vazifesi gören derneğimiz, diğer sektörel faaliyetlerle bu kıymetli duruşa destek olma adına çalışmalar yürüttü. İlgili idari kurumlara yapılan başvurular ile üyelerimizin destekleriyle dijital ortamlarda gerçekleştirilen toplantı, seminer ve konferanslarla Türk denizcilerinin sorunlarının çözüme kavuşturulması amaçlandı. Sektörel fayda gözetilerek yapılan faaliyetlerin yanında, Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi hususunda devletimizin gösterdiği teveccüh bu senenin olumlu gelişmelerinden bir tanesini temsil etti. KOSGEB’in geri ödemesiz faiz desteği limitinin 10 katına çıkarılmasının Cumhurbaşkanlığı Kararnamesiyle resmîyet kazanması, akabinde Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mustafa Varank’ın

“Desteği koster filusunun yenilenmesi için kullandırmak istiyoruz” sözleri **‘yaşlı kosterlerin yenilenmesi’** açısından umutları daha da yeşertti. Sektörümüzün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odamız nezdinde çalışmalarının yürütüldüğü projenin en ideal şartlarda hayata geçirilmesine dair gösterilecek inanç ve kararlılığın sektörümüzün geleceğine adına ne denli önem taşıdığı bu gelişmeler ışığında daha da gün yüzüne çıkmış oldu.

Tüm bu anlattıklarımız ve sektörümüze ait değişkenler yılı yorumlamamıza yardımcı olsa da 2020’den esas itibarıyla çıkaracağımız ana unsur **‘her şeyin başı sağlık’** cümlesinin ehemmiyetinin daha da anlaşılır hale gelmesidir. Bu açıdan bakıldığında Kovid-19; kaybettirdiklerinin yanında hatırlattıklarıyla da yüz yıllar boyu hafızalarımızda yer etmeye ve dünyanın her şeyden önce **‘sağlıkla kalma’** konusunda ciddi adımlar atması gerektiğine dikkat çekmeye devam edeceğe benziyor. Sektör olarak alınan tedbirler ve verilen mücadele çerçevesinde bu bilinci idrak ettiğimiz çıkarımına vararak, önümüzdeki yılın denizciliğimiz adına daha verimli geçeceğine dair inancımız tamdır.

Bu olumlu düşüncelerimizi temellendiren ve ülke olarak salgına karşı dirayetimizin yegane temsilcisi olan sağlık çalışanlarımızı cansiperane mücadelelerinden dolayı bir kez daha tebrik ediyor, hayatını kaybedenlere Allah’tan rahmet, tedavisi devam eden hastalarımıza da acil şifalar diliyorum. 2021’nin ülkemize ve sektörümüze sağlık, mutluluk ve bol bereket getirmesini temenni ediyor, tüm denizcilerimizin yeni yılını en içten duygularıyla kutluyorum.

CEM SEVEN: TÜRK TERSANELERİ OLUMLU BİR SINAV VERDİ

2020 yılı tüm dünyada olduğu gibi gemi inşa sektörü için de Covid-19 ile mücadele ve yeni normallere adaptasyon yılı olarak devam ediyor. Dünya Ticaret Örgütü’nün 2019 yılı için yayınlamış olduğu ihracatını en



CEM SEVEN
GEMİ YAT VE HİZMETLERİ
İHRACATÇILARI BİRLİĞİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

çok artıran ülkeler araştırmasında ilk 30 arasında bulunan ülkelerin çok az bir bölümünün ihracatlarını artırdığı, geri kalanların ise düşüş yaşadığı görülmektedir. Dünyadaki parasal genişlemelere ve geniş teşviklere rağmen gerek enflasyonun düşük seyretmesi gerekse ihracattaki ivme kayıpları nasıl bir 2020 yılı yaşanacağı ile ilgili önemli bilgiler veriyordu. Negatif görünüme 2019 yılı sonunda Wuhan’dan yayılan Covid-19 salgını da eklenince bütün göstergeler eksiye dönmüş oldu.

Yılın ilk yarısında salgının sektör üzerindeki en büyük etkisi inşası tamamlanmış olan gemi ve yatların seyahat kısıtlamaları sebebiyle teslimlerinin yapılamamasıydı. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği’nin girişimleri, gerek Ticaret Bakanlığı, gerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve gerekse İçişleri Bakanlığı’nın destekleri ile bu engeller aşıldı ve teslimler tamamlanmaya başladı. Bu noktada yılın ikinci yarısı gemi ve yat sektörü ihracat rakamlarının gözle görülür şekilde yükseldiği bir dönem oldu. Haziran ayından bu yana her ay açıklanan ihracat rakamları ile birçok artış rekoruna imza atan sektörümüz henüz

kasım ayının başında 2019 yılının tamamında gerçekleştirilen 1 milyar 42 milyon dolarlık ihracat tutarını aşmayı başardı. Üye firmalarımız ihracatlarını gerçekleştirmeye de devam ediyor. Yılın kalan bölümlerinde de ihracatımızı artırmaya ve gemi yat ve hizmetleri sektörü olarak 2020 yılını en çok ihracat artışı ile tamamlayan sektör olarak bitireceğimize inanıyoruz.

Covid 19 salgını ile dünya ticaretindeki dengeler, alışkanlıklar ve beklentiler şekil değiştirmiştir. Bu noktada sektörümüzü nelerin beklediğini doğru analiz etmek ve doğru hamleler gerçekleştirmek gerekmektedir. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak sektörümüzün ihracata konu ürünlerini, pazarlarını ve ülkemizi bu alanlarda nelerin beklediğini öngörmeye ve ihracatımızı artırmak adına girişimlerde bulunmaya devam ediyoruz. Bu noktada ilk olarak ihracat pazarında en güçlü olduğumuz ürün gruplarını ve bu ürünler için 2020 yılının ve salgının neler getirip götürdüğünü ortaya koymak gerekir. Sektörümüzün ihracat kalemlerini ortaya koyduğumuz zaman öne çıkan ürünlerin ağırlıklı olarak Kuzey Avrupa ülkeleri için üretilen balıkçı gemileri, römorkörler, yolcu gemileri, hibrid feribotlar, mega yatlar olduğunu görüyoruz. Salgın sonrası dünya genelinde su ürünlerine olan talebin artması ile birlikte balıkçı gemisi üretiminde bir azalma olmayacağı tahmin edilmektedir. Dünyanın önde gelen balıkçı gemisi üreticisi olan Türk tersanelerinin bu dönemdeki sınavı bu talebin büyük kısmının yine Türkiye’de karşılanmasını sağlamaya devam etmek olacaktır. Tüm dünya ülkelerinin sektör ihracat verilerini yılsonunda yayınlaması ile belirlenecek olsa da, bu yıl Türkiye’nin 89.02 fasılda yer alan balıkçı gemisi ihracatında dünyanın en çok ihracat yapan ülkesi olacağını tahmin ediyoruz. Teminat mektuplarının kabul görmemesi sebebiyle yaşanan sipariş kayıpları olmasa balıkçı gemisi konusunda ihracat rakamımızın daha da yukarılara çıkacağı ve ilerleyen dönemde de düzenli olarak artıracığı aşikârdır.

Tersanelerimizin çevre dostu tahrik sistemleri, uzaktan kumanda edilebilme vb. birçok yeni teknolojiye öncelik edebildiği ve oldukça yüksek üretim kabiliyetine sahip olduğu bir diğer ürün grubu da römorkörlerdir. Dünya genelinde son yıllarda uluslararası ticaretinin genişlemesi ve özel liman işletmeciliğinin büyümesi ile dünyada römorkör talebi artmaktadır. Talep artışının salgın ve salgından kaynaklı ekonomik krizlerden fazla olumsuz etkilenmeyeceği tahmin edilmektedir. Bu noktada mevcut römorkör ihracatçısı firmalarımızın da ihracat rakamlarını yükseltmeye devam etmesini umuyor ve tahmin ediyoruz.

Salgın sonrası tatil alışkanlıklarının değişmesinin de özellikle ülkemizin güçlü olduğu alanlardan mega yat ihracatına olumlu yansımalar yapacağını tahmin ediyoruz. 30 metre ve üzeri motor ve yelkenli yatlar konusunda tersanelerimizin tecrübeleri, yüksek kalitesi ve benzer kalitede ürünler üreten rakip ülkelere karşı fiyat avantajları ortaya çıkması muhtemel talep fazlasının ülkemize kaymasına sebep olacağını düşünüyoruz.

Sektörümüzün güçlü olduğu bu niş pazarlarda talebin artacak olması, her ne kadar sektörümüz için bir avantaj olsa da dünya ticaretindeki daralmalara bağlı olarak yük ve yolcu gemilerine olan talebin azalması da belki birçok önemli tersanenin ağırlıklı olarak üretim yaptıkları ürün gruplarında mecburi değişikliklere giderek aynı pazarlara yönelmesine sebep verebilir. Bu noktada 2020 yılının ve 2020 yılı ile özdeşleşmiş olan Covid 19 salgınının gerçek etkileri ortaya çıkan talebin ne kadarını ülkemize getirmeyi başardığımız görüldüğü zaman ortaya çıkacaktır.

Özetle, Türk tersaneleri yeni normallere uyum sağlamak ve yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen teslimlerini tamamlamak noktasında olumlu bir sınav vermiş ve tüm ihracatçı sektörlerin rakamlarının gerilemekte olduğu 2020 yılını daha son iki ayın rakamları henüz ilan edilmemişken,

geride bırakmayı başarmış ve yılı ihracat artışı ile tamamlamayı garantilemiştir. Sektörün ana ihracat kalemleri için de salgın sebebiyle ileriye dönük olumsuz bir senaryo da bulunmamaktadır. Teminat mektubu başta olmak üzere sektörün karşılaşmakta olduğu sorunların çözümü noktasında yapılacak çalışmalar, katma değer ve yerlilik anlamında birçok sanayi sektörün önünde olan gemi ve yat inşa sektörümüzün yaşanmakta olan krizi ülke ekonomimiz adına büyük kazanımlara dönüştürmesine vesile olabilir.

EMRE ELDENER: 2021'DE KAYIPLARI TELAFİ EDECEĞİZ

2020 yılında COVID-19 salgını nedeniyle tüm sektörler gibi lojistik sektörü de birtakım sıkıntılara maruz kaldı. Pandeminin özellikle ilk döneminde yaşanan kaos ortamında tüm dünya ve bütün sektörler birçok aksaklık yaşadı. Ancak Türk lojistik sektörü yaşanan ilk şokun ardından hızlı bir şekilde aksiyon alarak krizin etkilerini büyük ölçüde bertaraf etmeyi başardı.

Sınırların kapanması nedeniyle Orta Doğu, Orta Asya ve Euro Bölgesi başta olmak üzere, ithalat ve ihracat yükü taşıyan araçlar kısıtlamalarla karşı karşıya kaldı. Dünyada hayatın durma noktasına geldiği bir anda dahi, lojistik sektörü gösterdiği refleksle, krizlere karşı ne kadar dayanıklı olduğunu da gözler önüne serdi. Bunda sektör paydaşlarının teknolojik altyapılarını pandemi öncesinde de iyi bir şekilde dizayn etmesinin önemi büyüktü. Pandemi her alanda olduğu gibi tedarikçi ağı özelinde de köklü değişimlere yol açtı. Bunlardan biri de tedarikçi ağı ile global mal ve ürün akışının yaşayacağı eksen kayması olacaktır. Türkiye, global ticaret açısından düşünüldüğünde, özellikle tekstil ve konfeksiyon ürünleri özelinde Çinli üreticiler karşısında önemli bir alternatiftir. Bu durumun pandemi sonrası süreçte, işler normale döndüğünde Türk ihracatçıları başta olmak üzere tüm sektörler için değer



EMRE ELDENER
UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

katacağını öngörüyoruz. Türk tekstil ürünleri ve diğer ürünlerimizin, özellikle Euro Bölgesi ülkelerinde daha çok talep görmesi, yine pandemi sonrası yaşanacak gelişmelerden olacaktır.

DİJİTALLEŞME ÇALIŞMALARI ARTARAK DEVAM ETMELİ

Çin başta olmak üzere, Türkiye'nin Uzakdoğu ülkeleri ile rekabet edebilmesi için gerekli kurumların da bazı mevzuat düzenlemelerine gitmesi gerekiyor. Uluslararası karayolu taşımacılığında kota ve vize sorunları, Gümrük Birliği Anlaşması'nın yenilenmesi, transit taşımacılığın problemlerinin üzerinde durulması, mevzuat değişikliği isteyen alanlar olarak karşımıza çıkıyor. Bunun yanı sıra taşıma modlarının tamamında, evrak ve bilgi alışverişinin dijitalleştirilmesi zaruri bir duruma gelmiştir. Türkiye'yi küresel tedarik zincirinin üst sıralarına taşımak adına hem kamu hem de özel sektör olarak dijitalleşme çalışmalarımızı sürdürmeliyiz.

UTİKAD olarak bu konuda uzun süredir çalışıyoruz. Çalışma gruplarımız yoğun olarak bu konu üzerinde çalışıyor. Aynı zamanda geçtiğimiz günlerde bu konuyla alakalı olarak UTİKAD ile

Troy Avi Aviation Consultants firması arasında Dijital Lojistik Platformu modeli geliştirilmesine yönelik sektör raporu hazırlamak üzere iş birliği anlaşması imzaladı! Hazırlanacak sektör raporu tüm dijital yapıları entegre edecek bir üst platform aracılığıyla taşımacılıkta kullanılan dokümanlar, veriler ve bilgiler ile onay süreçlerinin dijitalleşmesinin getireceği maliyet, hız ve güvenlik kazanımlarını ortaya koyacak olup iş birliği kapsamında öncelikle taşıma işleri organizatörleri, fiziki taşıyıcılar, deniz ve hava limanları gibi taşımacılığa ilişkin yükün taraflarının bir araya getirildiği pilot bir model tasarlanarak Proof of Concept oluşturulacak.

UTİKAD olarak dijitalleşmenin gerekliliğinin altını uzun süredir çiziyorduk. Pandemi döneminde dijital uygulamalar; e-ticaret ve evrakta otomasyon noktasında da çok önemli gelişmeler yaşandı. Aslında COVID-19 salgını ile birlikte dijitalleşme hayatımızın her alanında mecburi bir hal kazandı. Lojistik sektörü bağlamında düşündüğümüzde de kalıcı olmak isteyen firmaların hepsi dijitalleşmeye açık olmak zorundadır. Pandemi bizlere gösterdi ki, dünya üzerindeki iş yapış biçimleri de sürekli değişime açık.

2020 yılı yeni normal ile birlikte sektörler açısından biraz canlanmaya başlasa da pandemi gölgesinde geçti ve her ülke ve her sektör açısından karışıklıklarla doluydu. Ancak 2021 yılından oldukça umutluyuz. Yine lojistik sektörü özelinde açıklamak gerekirse, yaşanan kayıplar ve ekonomik daralmanın 2021 yılı ile birlikte normale döneceğini düşünüyorum.

2021 lojistik sektörünün toparlanma yılı olacak. Mutlaka bazı zorluklar yaşanacaktır ancak bunları da sektör paydaşları birbirlerine destek olarak aşacaktır. Ve yılın bu son yazısında bu zorlu dönemde çıkardığımız en önemli mesajla 2020 yılını uğurlamak isterim; her şeyden önce sağlık!



İRFAN BİLGİN
TÜRKİLM GENEL SEKRETERİ

İRFAN BİLGİN: 2020 YILINDA LİMANLARIMIZDA 500 MİLYON TON ELLEÇLEME BEKLİYORUZ

2020 yılının ilk iki ayında pandeminin etkileri henüz limanlarımıza yansımamışken, ocak ve şubat aylarında bir önceki yılın aynı aylarına göre sırasıyla %17 ve %20 oranında yük artışları yaşandı. Önceden yapılmış ticari anlaşmalara yönelik taşımaların mart ayında sonlanması ve sonrasında Çin'deki ürün arzındaki daralmaya bağlı olarak dünya ticaretinin durma noktasına gelmesinin etkilerini özellikle nisan ayından itibaren görmeye başladık. Ardından Çin'de üretimin başlaması piyasaların düzelmesi için yeterli olmadı, çünkü bu kez de talep merkezleri olan batı dünyasında ve Türkiye'de pandemi kendini etkili bir şekilde gösterdi. Tüm bu gelişmeler sonucunda Mart-Haziran döneminde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı, geçen yılın aynı dönemine göre geriledi. Ancak Temmuz ile birlikte tekrar artış oranları yakalanmaya başladı.

Nitekim Temmuz-Ekim döneminde limanlarımızda toplam tonaj artarak devam etti. Aynı eğilimin sürmesi ile yılsonunda ülkemizdeki limanlarda toplam 500 milyon ton yük sınırına ulaşmayı bekliyoruz.

Limanlarımızda aylık bazda yük elleçleme miktarı (Ton)			
	2019	2020	Değişim
Ocak	37,244,592	43,675,177	%17.3
Şubat	34,094,136	41,016,610	%20.3
Mart	43,400,330	43,283,868	%-0.3
Nisan	40,946,662	39,337,049	%-3.9
Mayıs	41,963,593	37,840,418	%-9.8
Haziran	38,892,968	38,282,461	%-1.6
Temmuz	40,507,991	40,739,198	%0.6
Ağustos	40,105,072	40,891,569	%2.0
Eylül	40,423,202	42,576,312	%5.3
Ekim	43,468,757	43,878,121	%0.9
Kasım	41,677,004	-	-
Aralık	41,444,105	-	-
İlk 10 ay	401,047,303	411,520,783	%2.6
Toplam	484,168,412	500,000,000*	

Benzer süreç konteyner taşımacılığında da yaşandı. Ocak-Mart döneminde artış gösteren konteyner elleçlemeleri Nisan ayından itibaren keskin bir gerileme yaşamış ve bu süreç Ağustos ayına kadar sürmüştür. Nisan-Temmuz döneminde düşüş oranı ortalama %-12 gibi önemli bir düzeyde seyretmiştir. Ancak ağustos ayı ile birlikte toparlanma süreci başlamış Ekim ayına kadar aylık bazda bir milyon konteyner rakamının üzerinde kalınmıştır. Kasım ve Aralık aylarında artışın devam ederek 2020 yılının toplam 12 milyon

Limanlarımızda aylık bazda konteyner elleçleme miktarı (TEU)			
	2019	2020	Değişim
Ocak	870,732	994,630	%14.2
Şubat	847,100	921,250	%8.8
Mart	955,604	965,397	%1.0
Nisan	1,026,859	904,630	%-11.9
Mayıs	1,009,303	866,832	%-14.1
Haziran	934,617	838,797	%-10.3
Temmuz	1,006,432	887,766	%-11.8
Ağustos	948,146	1,031,447	%8.8
Eylül	966,517	1,004,567	%3.9
Ekim	1,062,772	1,126,222	%6.0
Kasım	996,873	-	-
Aralık	966,883	-	-
İlk 10 ay	9,628,082	9,541,536	%-0.9
Toplam	11,591,838	12,000,000*	

TEU ile tamamlanması beklenmektedir.

Konteyner haricinde diğer yük türlerinde yüzde bazında değişimler incelendiğinde Ocak-Şubat döneminde artışın her yük türünde sürdüğü görülmektedir. Özellikle şubat ayı oransal olarak oldukça yüksek artışların olduğu bir dönem olmuştur.

	Kuru Dökme Yük (Ton)	Genel Yük (Ton)	Sıvı Dökme Yük (Ton)	Araç (Ton)
Ocak	27.1%	21.6%	9.1%	33.7%
Şubat	27.0%	26.5%	17.2%	51.6%
Mart	2.9%	-7.5%	-2.4%	11.9%
Nisan	0.8%	-11.3%	-0.5%	-26.4%
Mayıs	-10.2%	-2.0%	-8.9%	-14.0%
Haziran	9.7%	13.8%	-13.3%	22.2%
Temmuz	14.9%	13.0%	-12.6%	30.5%
Ağustos	12.1%	-2.1%	-12.6%	28.2%
Eylül	19.2%	-0.6%	-10.3%	69.4%
Ekim	3.2%	-11.3%	-6.9%	60.1%
İlk 10 ay	9.7%	3.2%	-4.4%	25.4%

Ancak mart ayı ile birlikte genel yük ve sıvı dökme yüklerdeki negatif gelişim Ekim ayına kadar sürmüştü, sadece Haziran ve Temmuz döneminde genel yüklerde pozitif artışlar görülmüştür.

Pandemi etkisinin en yoğun hissedildiği Mayıs ayında tüm yük türlerinde elleçleme rakamları gerilemiş de, diğer yükler göre krizlerden daha az etkilenen kuru dökme yükler istikrarını sürdürmüştür. Ro-Ro taşımalarında ise Nisan-Mayıs dönemi haricinde artış yaşanmıştır. Pandemi döneminde yaşanan bu gelişmeler konunun sadece istatistiki yanını yansıtıyor. Buna ilave olarak pandeminin limancılık sektörüne etkilerini kapsamlı olarak değerlendirmek de gerekir. Tam da bu amaçla mart ayında TÜRK LİM olarak Covid-19 Liman Ekonomik Etki Araştırmasını başlattık.

COVID-19 LİMAN EKONOMİK ETKİ ARAŞTIRMASI

TÜRK LİM olarak her zaman sektörümüze ilişkin bilgi kirliliğini ortadan kaldırmayı ve birinci elden güvenilir bilgi kaynakları ile sektörümüze bilgi vermeyi hedefledik. Bu kapsamda TÜRK LİM Yönetim Kurulu'nun 04.05.2020 tarihinde aldığı karar ile "Covid-19 Liman Ekonomik Etki Araştırması" Mart 2020 tarihi itibarı ile başlatılmıştır.

Pandemi sürecinde limanlarımıza önemli katkılar sağlayacağına inandığımız bu araştırmanın amaçları Covid-19 salgınının Türkiye'deki liman operasyonlarına olan etkilerini birinci elden takip etmek, etkilerin aylık bazda değişimlerini gözlemlemek, değişimleri somut olarak ortaya koymak, bu süreçte salgından dolayı ortaya çıkan

eğilimleri tespit etmek, bu değişimler ve bulguları değerlendirerek liman yöneticileri için öneriler geliştirmek ve sonuçların kamuoyu ve ilgili kurumlar ile paylaşarak karar verme mekanizmalarının doğru işlemlerini sağlamaktır.

Çalışmamız kapsamında 6 alt başlık değerlendirilmiştir. Bu kapsamda (bir önceki aya göre) limanlara uğrak yapan gemi sayısındaki azalma oranı, gemilere yönelik ilave kısıtlamaların artış oranı, ilave prosedürlerden dolayı gemilerin bekleme sürelerindeki artış oranı, hinterland taşımalarındaki gecikmelerin artış oranı, limanlardaki depo/antropoların kapasite kullanımındaki artış oranı ve liman ve limanla ilişkili kurum/kuruluşların personel istihdamındaki azalma oranı tespit edilmiştir.

Çalışma sonuçları TÜRK LİM'in web sitesinde yayınlanmaktadır. Ancak genel bir değerlendirme yapacak olursak daha önce bahsedilen liman istatistiklerine paralel olarak 6 başlığın tamamında Temmuz ayından itibaren pandeminin limanlara olan etkilerinin azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.

Covid-19 salgını sürecinde limanlarımız, faaliyetlerine devam ederek ülkemizin dış ticaretine oldukça önemli ve etkili bir katkı sağlamıştır. Türkiye'nin dış ticareti, diğer ulaşım modlarının, kara ve hava ulaşımının durduğu ya da kısıtlandığı noktada limanlar üzerinden devam etmiştir.

Dış ticaretimizin en önemli aktörü olan limanlar bundan önce olduğu gibi bundan sonra da çalışanlarının sağlıklarını riske atmadan kesintisiz hizmet vermeye devam edecektir.

UFUK TEKER: MARKA DEĞERİMİZ YEREL OLMAKTAN ÇIKIP ULUSLAR ARASI OLDU

Mart 2020 itibarı ile tüm dünyanın üzerine çöken karabulutların tüm iş ve özel hayatımızı olumsuz etkilemesine yol açtığı açık seçik ortada. Bu dönemde bizim içerisinde olduğumuz



UFUK TEKER
TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

iki sektör olan denizcilik ve sigortacılık sektörü sınavlarını en üst notları alarak sınıflarını geçtiler. Öncelikle denizcilik sektörü tüm organları ile limancılıktan tamir operasyonuna, kılavuz kaptanlardan, kumanya ve supply ekiplerine kadar ama özellikle gemi personeli izin bile yapmaksızın çalışarak sadece ülkemizde değil, dünya çapında hayatın durmasına engel oldular. Bu işi yaparken hepimiz evlerimize saklanmış, uçaklar trenler durmuş, şehirlerarası yolculuk yapılmaz durumdaydı. Ama denizciler görevlerini sonuna kadar yerine getirdiler.

Sigortacılık tarafında ise durum yine çok benzerdi. İlk kapanma belirtileri ortaya çıkarken tüm işlemler uzaktan yapılabilecek duruma getirildi. Bu işlemler çok ucuz ve kolay olmamakla birlikte ekibin evden çalışması ihtimaline göre çok kısa sürede pozisyon alınabildi.

Tüm bilgisayarların IP'leri ayarlandı, gerekli dosyalar bulut depolara alındı, dijital imzalar hazırlandı ve kağıtsız bir ortamda çalışmak için ekibimiz hazırlandı. Bu arada biz ekip olarak hali hazırda uzaktan çalışmaya devam ediyoruz. Bu süreçte hep birlikte yakalanabileceğimiz Covid-19 hem bizlere hem de şirkete büyük bir etki

yaratılabileceği için birlikte çalışmayı her ne kadar özlemiş olsak da uzaktan çalışmaya devam ediyoruz.

Biz sigortacılar tabii bir üretim bandımız olmaması ve ürünlerimizi fiziki ortamda imal etmek zorunda olmadığımız için ağırlıklı finansal ve teminat desteğimizi uzaktan sağlayabildik. Tabii bir sektörün 100% oranında dijital olması imkansız, özellikle ana faaliyet konunuz denizcilik ise. Bizim için bu anlamda olumsuz olan kısımlar gemilerin hasar tespitleri ve hasar önleme kapsamındaki sorveyleri noktasında ortaya çıktı. Özellikle hasar sonrası atanan sorveylerin gemilere ulaşmasında çok ciddi sorunlar yaşandı.

Bazı durumlarda gemi ekibinin beyanı ile ilerlemek zorunda bile kalındı. Bu süreçte özellikle makine aksamaları ile ilgili hasarlarda ciddi bir artış meydana geldi. Bu teknik bakımların zamanında yapılmaması, yedek parça ve yetkili servislerin gemilere gidememesinden meydana geldiği düşüncesindeyiz. Yine bu süreçte tamir süreleri normal tamir sürelerinin çok üzerine çıktığı için gemilerin bir kısmının sahip olduğu kar kaybı sigortaları hasarlarında iki katına varan tazminat talepleri ortaya çıktı.

Türk P&I 2014 yılında kurulduğunda sadece P&I sigortaları teminatı sağlamaktaydı. Fakat biz kurulurken deniz sigortalarının tamamında bir uzmanlık sergilemek istiyorduk. Bu anlamda da piyasanın müsaade ettiği ölçüde takiplerimiz sürdürdük. 2016 yılının Mayıs ayı itibarıyla tekne makine piyasasına girebilmek için Londra Piyasası'ndan uygun reasürans teminatımızı tamamlayıp bu pazara giriş yaptık.

İlk etapta iç piyasamızda risk kabul ederek başladığımız çalışmalarımıza, 2018 yılı itibarı ile uluslararası piyasadan iş kabul ederek hız verdik. Şu aşamada şirket üretimimizin 50% den daha fazla kısmını yabancı armatörlerden aldığımız işler oluşturmaktadır. Bu işleri ağırlıklı olarak Alman armatörlerden, Yunanlı,

İtalyan, İspanyol, Rus, Mısırlı, Ukraynalı, Azerbaycanlı armatörlerin gemilerini sigortalayarak genişletmiş durumdayız. Dünya tekne makine sigortaları pazarının yaklaşık 5 milyar USD'lik bir pazar olması sebebi ile yoğun konsantrasyonumuzu bu bölüme aktardık ve şirketimizin ulusal değil uluslararası bir marka haline gelmesini sağlamaya çalışıyoruz.

Bu anlamda Fitch isimli kredi derecelendirme kuruluşunda rating alarak şirketimizi finansal anlamda sertifikalandırdık ve bu alandaki önemli bankalar /finans kuruluşları ve brokerlere sürekli tanıtıyoruz. Büyük bir aşama kaydettiğimizi söyleyebiliriz. Bundan sonraki aşama karlı kalarak şirketimizin üretimini büyütme olacaktır.

Bizi en zorlayan alan birkaç bayrak devleti, finans kuruluşu ve gemi kiracısı tarafından kabul edilmemek oldu. Maalesef bazı konularda tutucu bir camia olan finans ve denizcilik çevrelerinde tam anlamı ile kabul edilmemiz için bir süreye ihtiyacımız olacak gibi gözüküyor. Güzel olan taraf ise teknik yeterlilik ve ürün, hizmet kalitesi olarak piyasa tarafından yeterli bulunmamızdır. Bu yüzden de döviz bazında 50% oranında bir büyümeyi son 4-5 yıldır üst üste sürdürebiliyoruz.

Bizim marka değerimiz yerel olmaktan çıkıp uluslararası olmaya başlayınca bunu doğru yönetmek için hasar ödemelerimizi vaktinde hatta belirgin markalardan bile hızlı yaparak repütasyonumuzu arttırıyoruz. Bu bayrağı taşıdığımız sürece yukarı taşımak zorundayız.

Zorluklar en basit konularda dahi karşımıza çıkıyor, ama kendi içimizde çözerek ilerlemeye çalışıyoruz. Örneğin yabancı sigortacıların tabii olmadığı BSMV (Banka sigorta ve Muamele) vergisini biz cebimizden ödeyerek bu rekabeti yönetmeye çalışıyoruz. Yani maç başlamadan kalemizde gol görüyoruz. Eminim bu tarz sorunlarımız en kısa zamanda çözülecektir.



MURAT KUL
DTO BALIKÇILIK KOMİTESİ BAŞKANI

MURAT KUL: 2020'DE BALIKÇILIK SEKTÖRÜ

1 Eylül de başlayan avcılık Palamut ile Karadeniz'den başlangıç yaptı. Palamut ilk aylarda yüzleri güldürdü, birçok balıkçı tekemiz palamut balığını iyi bir şekilde avladı. Marmara Bölgesi'nde hamsi avcılığı ve Bandırma Bölgesi'ndeki gırgır tekneleri hamsi avcılığından faydalandı. Eylül ve ekim aylarında Karadeniz'de sadece palamut avcılığı olduğu, havaların sıcak gitmesi ve denizlerin sıcak olması nedeni ile diğer türlerin göçlerinde gecikme yaşandı. Karadeniz hamsisi olsun, istavrit olsun şuan denizlerimiz de fazla gözüküyor. Karşı ülkelerin kıyılarında olduğunu düşünüyoruz. Karadeniz'de hamsi bu yıl fazla yüz güldürmedi. Bunu da havaların sıcak gitmesine bağlıyoruz. Bu yıl gırgır olsun, trol olsun, ortasu trolü olsun biraz verimsiz geçiyor gibi gözüküyor. Önümüzde üç aylık bir dönem daha var, inşallah bu süreçte denizlerimizden gereken verimi alırız. Bugünlerde İstanbul Boğazi'ne çinekop, sarıkanat ve lüfer gelmeye başladı. İlerleyen günlerde artmasını bekliyoruz. Kısacası özetlemek gerekirse, geçen yıla göre sadece palamut balığı ile verim almış gözüküyoruz, diğer türlerde bu yıl denizlerimiz biraz zayıf...



RINA. Excellence
Behind Excellence.

We have changed to respond to new challenges,
to strive for the best and to achieve new goals.
Supporting your excellence through our own.

rina.org

Doğu Akdeniz’de Türk ticaret gemisine yapılan müdahalenin hukuki boyutu



*DR. SEVDA KESKİN

GİRİŞ

Yarımcı’dan yola çıkıp Libya’nın Mısırata şehrine giden Arkas Denizcilik’e ait Roselina-A isimli Türk bandıralı bir ticaret gemisine, 22 Kasım 2020’de Bingazi’nin yaklaşık 160 deniz mili kuzeyinde Alman bir firkateyn tarafından müdahalede bulunuldu. Bu tür bir müdahalenin uluslararası hukuka uygun olup olmadığının anlaşılması için konunun iki yönden irdelenmesi gerekmektedir. Bunların ilki, müdahalede bulunan devletin müdahale gerekçesi ve yetkisi açısından; ikincisi, uluslararası antlaşmalar, örf-adet ve nezaket kuralları açısından incelenmesidir.

İNCELEME DEĞERLENDİRME

İlk olarak, gemiye müdahale eden Alman firkateynin müdahale gerekçesi, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin

(BMGK) Libya’ya yönelik silah ambargosu uygulanmasına yönelik yaptırım uygulanmasını öngören BMGK 2292 (2016) ve 2526 (2020) sayılı kararları olduğu ifade edilmiştir. Söz konusu bu kararlara dayanılarak oluşturulan IRINI Operasyonu’nun uluslararası hukuktaki dayanağının biraz daha detaylıca incelenmesi gerekir.

Ocak 2020’de Berlin’de düzenlenen konferansa, Akdeniz Havzası ülkelerinin temsilcileri, uluslararası ve (Afrika Birliği, Avrupa Birliği gibi) bölgesel örgütler de katılmıştır. Sonuçta Libya’da barışçıl bir çözüm üzerinde anlaşılmış ve Libya’ya silah ambargosu kararı alınmıştır. 17 Şubat 2020’de Avrupa Birliği (AB) Dışişleri Konseyi, yeni bir Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası (Common Security and Defence Policy-CSDP) operasyonu oluşturarak, BMGK’nin ilgili kararlarını Akdeniz’de yerine getirmeyi amaçlamıştır ve 30 Mart 2020’de EUNAVFOR MED IRINI isimli operasyonu oluşturmuştur.

IRINI Operasyonu’nun temel görevi BM’nin Libya’ya uyguladığı silah ambargosunu hava, uydu ve deniz araçlarıyla uygulamaktır. Görevi özellikle; 2292 (2016) sayılı BMGK kararı uyarınca, hava ve karayolları aracılığıyla işlenen ihlallerin izlenmesine ek olarak, Libya kıyılarının açık deniz alanlarında, Libya’ya veya Libya’dan silah ve benzeri malzeme taşıdığından şüphelenilen gemilerin teftişini yapmaktır.

Bilindiği üzere uluslararası barış ve güvenliğin tesisi BM’ye ve tedbirleri almak da münhasıran BMGK’ye aittir. BMGK gerekli gördüğü durumlarda BM Şartı Bölüm VII. (özellikle md. 47 ve md. 53.) uyarınca, devletler veya bölgesel nitelikli uluslararası

örgütlerle özel antlaşmalar yaparak kuvvet kullanma görevini -bir nevi-devredebilir. BMGK’nin kararları tüm devletleri bağlayıcı nitelik taşısa da, BM’nin kendine ait askeri bir gücü bulunmadığından uluslararası örgütler veya nihai olarak devletler tarafından kendisine tahsis edilecek askeri birlikler ile operasyon yürütebilir.

Türkiye bandıralı gemiye Alman bir geminin müdahalesi, üyesi olduğu AB’ye BMGK’nin bir yetki devri yapması sebebiyle AB’nin yürüttüğü bir operasyon kapsamında olduğu için; uluslararası hukuk açısından bu hususta bir aykırılık bulunmadığı söylenebilir. (Sistemin bu şekilde işleminin BM’nin amaçları ile ne kadar bağdaştığı ayrı bir tartışma konusudur!)

İkinci olarak Türk gemisinin bulunduğu deniz alanı açısından geminin açık denizde bulunduğu bilinmektedir. 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi uyarınca açık denizde savaş gemilerinin (md. 95) ve münhasıran, ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan devlet gemilerinin (md. 96) dokunulmazlığı söz konusudur. Bunlar dışında kalan gemiler için, açık denizlerde müdahale etme yani ziyaret hakkı BMDHS md. 110’daki şartlara bağlıdır. Buna göre:

“Madde 110: Ziyaret Hakkı

1- Müdahalenin bir anlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde

95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.



- a) Geminin deniz haydutluğu yaptığı;
- b) Geminin köle ticaretine karıştığı;
- c) Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği;
- d) Geminin tabiiyetsiz olduğu; veya
- e) Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu”

2- ... Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir.”

Türkiye BMDHS'ye taraf değildir ancak -Sözleşme hükümlerinin örf-adet niteliği taşıması nedeniyle- yine de söz konusu hükme göre yapılacak herhangi bir müdahalenin nezaket kuralları içerisinde

yapılması gerektiği muhakkaktır. Türk gemisi Roselina-A'ya yapılan müdahale yukarıda anılan BMGK'nin kararları neticesinde yapılmıştır ve ziyaret hakkını gerektiren koşullar mevcut değildir. Ancak hem Libya'ya yönelik yaptırım kararı alınan BMGK kararlarında anıldığı üzere, hem de uluslararası örf-adet ve nezaket kuralları uyarınca BMDHS hükümlerinin her halükarda gözetilmesi gerekmektedir. Buna göre gerek IRINI Operasyonu, gerekse BMDHS md. 110 uyarınca yapılacak bir ziyaretin uluslararası örf-adet ve uluslararası nezaket kuralları uyarınca yapılması şarttır. Her ne kadar operasyonu yürüten birimler. Türk yetkililerin rızasını almak için iyi niyetle hareket ettiklerini açıklamış olsa da, müdahalenin şekli ve aniliği sebebiyle, uluslararası nezaket kurallarını aşmış olduğu açıktır. Kaldı ki gemiye yapılan müdahale ve silahlı birimlerin araması sonucunda, gemide herhangi bir silah veya tehlikeli madde de bulunamamıştır.

Türk yetkililerin geminin aranmasını reddetmesi ve gemide zararlı bir şey bulunmaması neticesinde geminin rotasına devam etmesine izin verilmiştir.

SONUÇ

Netice itibariyle yukarıda açıklanan nedenlerle BMDHS md. 110'da yer alan koşulların gerçekleşmemiş olması, geminin aranmasına sebep olan şüphelerin yersiz çıkması ve Türk yetkililerinin rızasının alınmaması, gıda ve boya taşınan bir ticaret gemisinin uzun süre alıkonulması deniz hukuku alanındaki uluslararası antlaşmalar ve uluslararası nezaket kurallarının göz ardı edildiğini gösterir. Ayrıca geminin aranması veya geciktirilmesinden dolayı donatanın uğradığı bir zarar söz konusu ise bunun tazmin edilmesi gerektiği de açıktır.

***PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAK.
MİLLETLERARASI HUKUK ANABİLİM DALI
ÖĞRETİM ÜYESİ**

DEPREM FELAKETİNİN ARDINDAN İZMİR

30 Ekim Cuma günü Ege Denizi'nde merkez üssü İzmir'in Seferihisar ilçesi açıklarında 6.6 büyüklüğünde bir deprem meydana geldi. İzmir'de yoğun olarak hissedilen depremde 116 kişi hayatını kaybederken, bin 34 kişi yaralandı.



Merkez üssü Seferihisar açıkları olarak kaydedilen ve Marmara'da dahi hissedilen 6.6 büyüklüğündeki deprem, İzmir'in de tarihinin en büyük depremlerinden biri olarak kayıtlara geçti. Depremde özellikle Bayraklı ve Buca ilçelerinde çok sayıda bina yıkıldı. Depremden ardından Sığacık Mahallesi'nde oluşan tsunami sonrası bir kişi hayatını kaybetti. Deniz sularının yaklaşık iki metre yükseldiği mahallede çok sayıda ev, iş yeri ve araç zarar gördü. Onlarca tekne battı ve hasar aldı.

Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndan alınan bilgiye göre meydana gelen deprem sonrası 26 tekne battı, 23 tekne ve 1 kara aracı Sahil Güvenlik Komutanlığı ekiplerince kurtarıldı, 43 tekne karaya oturdu. Deprem ve sonrasında yaşanan tsunami nedeniyle korku yaşayan balıkçılar da avlanmaya ara verdi. AFAD'dan yapılan açıklamaya göre, 30 Ekim'deki depremin ardından 45'inin büyüklüğü 4'ün üzerinde olmak üzere toplam 1713 artçı sarsıntı kaydedildi.

DEPREMDE YAŞANAN MUCİZELER

Gerçekleşen depremden 65 saat sonra kurtarılan Elif bebek tüm Türkiye'ye

sevinç yaşattı. Ailenin en küçük çocuğu, üç yaşındaki Elif, enkazdan yaralı olarak kurtarıldı. Bu sevindirici gelişme medyada 'mucize' başlığıyla duyuruldu. Elif bebeğin ardından bir mucize daha yaşandı. Rıza Bey Apartmanı'nda 4 yaşındaki Ayda Gezgin isimli bir çocuğa 91 saat sonra ulaşıldı. Sağlık durumu iyi olan Ayda'nın annesinin ise cansız bedenine ulaşıldı.

İzmir Cumhuriyet Başsavcılığı da yıkılan ve ağır hasarlı binalarla ilgili başlattığı soruşturma kapsamında 11 kişi hakkında gözaltı kararı verdi. Şüphelilerden dokuzu gözaltına alındı, iki kişinin yakalanmasına yönelik çalışmalar sürüyor. Hakkında gözaltı kararı alınan kişiler binaların müteahhitleri, fenni sorumluları ve apartmanların alt katlarındaki dükkanların sahiplerinden oluşuyor.

TSUNAMİ FELAKETİ ARDINDAN "TEOS MARİNA"

İzmir'de depremde en çok etkilenen Teos Marina da yaralar sarılmaya çalışılıyor. Tsunami sebebiyle marında çok fazla yüzer atık oluştu. Marina içinde elektrik sistemleri tamamen su altında kaldı. Rögarlar patladı. Var olan 6 iskeleden



Faruk Günlü
Teos Marina Genel Müdürü

4'ü koptu ve çok sayıda tekne denize sürüklendi.

Teos Marina'da deprem nedeniyle binalarda hasar oluşmazken, tsunami nedeniyle teknelerde büyük hasarlar oluştuğunu belirten Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü, "30 Ekim 2020 tarihinde merkez üssü Ege Denizi Seferihisar açıkları olan 6.6 şiddetinde depremin ardından, Akdeniz çanağında görülmemiş bir tsunami felaketi yaşandı. Teos Marina'da deprem nedeniyle binalarda hiçbir hasar oluşmazken, dakikalar içinde medyana gelen önce deniz seviyesinin çekilmesi, ardından yükselip yaklaşık 4 metrelik gel gitlerin etkisiyle oluşan şiddetli akıntıyla denizin taşması sırasında iskeleler ve teknelerde hasarlar oluştu. Afetin boyutları göz önüne alındığında, Teos Marina personeli, tekne sahipleri ve

misafirlerinde can kaybı ya da en ufak bir yaralanma olmaması en büyük tesellimizdir. Sığacık ve İzmir'de hayatını kaybedenlerin yakınlarına baş sağlığı diliyor, en kısa sürede yaralarımızı sarmayı umuyoruz” dedi.

Üretim süresi 4-6 hafta sürecek yeni iskeleler hariç olmak üzere kasım sonuna kadar tüm hizmetleriyle eski günlerine dönmeyi hedeflediklerini belirten Günlü, “Akdeniz çanağında emsali görülmemiş felaketin yaralarını; ortak akılla alınan hızlı kararlarla krizi yöneterek sarmaya çalışıyoruz. Teos Marina'da yenilenme süreci hızla başladı. Gelişmeleri sık sık sosyal medya hesaplarından yaptığımız canlı yayınlarla tüm şeffaflığı ile paylaşıyoruz. Yeni iskelelerin imalatı ve teknik donanımların yenilenmesi ile tekne bağlama alanları kıyı yapıları mühendislerin, bilim insanlarının önerileri ve Ulaştırma Bakanlığı'nın standartlarına göre yenilenerek hizmet vermeye devam edecek” şeklinde konuştu.

Faruk Günlü şunları söyledi: “Deprem ve tsunaminin yaşandığı gün 5 tekne battı, 4 tekne karaya oturdu, 112 tekne dışarıya sürüklendi. Marinanın dışına sürüklenen 112 adet tekne sahil güvenlik helikopteri ile yerleri tespit edilip denizdeki botlara bilgi verilerek, yaklaşık 60 tekne aynı gece marina içerisine bağlandı. Gece liman dışında kalan 50 teknenin yağmalanmaması için marina personeli ve sahil güvenlik ekipleri sabaha kadar nöbet tutup devriye attılar. Sonraki sabah gün doğumu ile acil durumda olan teknelerde kurtarma operasyonu hızla başladı. Yardım çağrımız sayesinde, birçok marinadan, bölgedeki denizcilerden yardıma gelenlerle bir kurtarma ekibi oluşturuldu. Öncelikle deniz yüzeyindeki yüzer cisimler temizlendi, sonra başıboş kalan teknelerin güvene alınması sağlandı, ardından kaos ortamı oluşturan enkaz yığınının hasarlı tekneler kurtarıldı. Bu enkazın kaldırılmasında sadece denizciler arasında görülebilecek mükemmel bir dayanışma örneği de sergilendi. Bu kötü günümüzde bizimle birlikte olan, desteğini esirgemeyen herkese



Yusuf Öztürk

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı

müteşekkirimiz. Son durum itibariyle, batık ve karaya oturan tüm tekneler çıkarıldı. Akıbeti belirsiz tekne yok. Yaralarımızı sarıp 6 Kasım'da diğer marinaya giden tekneleri geriye çağırdık. Gün be gün teknelerimiz yuvalarına dönüyor. Birçok konuda kasım ortası itibariyle normale döndük. Üretimi yapılan iki iskelemiz hariç kasım sonu itibariyle minör birkaç konu da tamamlanıp eski huzurlu günlerimize dönmüş olacağız”.

Tekne hasarları konusuna da değinen Günlü; “Tekne sahipleri hasarlarını kendi sigortalarına bildiriyor ve hasarları kendi sigortaları kapsamında karşılanıyor. Marinanın da hasarları kendi sigortası çerçevesinde karşılanıyor. Marinanın hasarının Milyon TL'ler seviyesinde olduğunu söyleyebilirim. Teknelerdeki hasarların toplamını öngörebilmem imkansız. Sigorta konularında herhangi bir sorun ya da mağduriyet yaşanmadı. Herkes bu doğal afet konusunda elinden gelen desteği cömertçe sunuyor” şeklinde konuştu.

“YUVANIZA DÖNEBİLİRSİNİZ”

Teos Marina'nın Sığacık'ın kalbi ve ilçenin en büyük deniz turizm işletmesi

olma özelliğiyle bölge turizminin dinamosu olmaya devam edeceğini ifade eden Günlü, “Deprem sonrası bir haftada sektördeki paydaşlarımızın desteği ve ekibimle çok hızlı yol aldık. Marina içerisinde denizde ve karada konaklama alanları oluşturduk. Tüm ekip gece gündüz çalışarak iyileşme ve yeniden yapılanma süreci içindeyiz. Teos Marina'yı evi olarak gören tüm denizcilere kapımız açık. Yuvanıza geri dönebilirsiniz” çağrısı yaptı. Deprem sonrası enkazın kaldırılmasında sadece denizciler arasında görülebilecek mükemmel bir dayanışma örneği sergilendiğine dikkat çeken Günlü “İlk şoku atlattıktan sonra muazzam bir dayanışma ve iş birliği ile afetin yaraları sarılmaya başlandı. Birçok marinadan, bölgedeki denizcilerden yardıma gelenlerle bir kurtarma ekibi oluşturuldu. Enkaz kaldırma ve yeniden yapılanma sürecinde tüm marinalar teknelere kucak açtı. Bu kötü günümüzde bizimle birlikte olan, desteğini esirgemeyen herkese müteşekkirimiz. Denizci olmak işte bu” dedi. Depremden ardından hemen İzmir'deki denizcilik sektörünün tüm segmentlerine ulaşarak bilgi alan İMEAK DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk'de deprem sonrasını değerlendirdi.

DEPREM FELAKETİNİN YARALARINI DAYANIŞMA İLE SARACAĞIZ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, 30 Ekim'de Ege Denizi'nde, Seferihisar açıklarındaki depremde İzmir'in büyük bir felaket yaşandığını belirterek, “Daha önce bu kadar şiddetli bir deprem yaşamamıştık. Ne yazık ki 116 insanımızı kaybettik. Binlerce insan yaralandı. Çok sayıda aile evsiz kaldı. Depremde hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifa diliyorum. Allah bir daha böyle bir felaket göstermesin” dedi.

İZMİR İZMİRLİLİĞİNİ GÖSTERDİ

Depremden ilk dakikasından itibaren devletin, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin, yardıma koşan vatandaşların deprem bölgesine geldiğini belirten Öztürk,



“Herkes enkazın altından çıkarmak için ellerinden gelen her şeyi yaptı. Kurtarma ekibinde tüm arkadaşlara, sağlık görevlilerine minnettarız. İzmir, İzmirliliğini gösterdi. Depremden saatlerce sonra kurtarılan Ayda Bebek, Elif Bebek ve daha niceleri yaşama sevincimiz oldu. Geçen gün bir basketbol takımının antrenmanına katılan Ayda Bebek’i gördüm. Çok güzeldi. Allah onun yolunu açık etsin. Türkiye’nin deprem kuşağında olduğunu unutmamalıyım. Bundan sonraki planların ve yatırımların deprem gerçeğine göre yapılmasında büyük bir fayda var” diye konuştu.

SEFERİHİSAR’DA ÖRNEK DAYANIŞMA

İzmir’de yıkıma uğrayan önemli noktalardan birinin de Seferihisar ilçesi olduğuna dikkat çeken Öztürk, depremden sonra oluşan tsunaminin ilçedeki birçok işyerini sular altında bıraktığını, denizin defalarca çekilip sonra tekrar geldiğini söyledi. Öztürk, “Oradaki esnaf çok zor duruma düştü. Teos Marinamız ve Sığacık Balıkçı Barınağımız zarar gördü. Birçok tekne maalesef başıboş şekilde denize açıldı. Marinada bir tane dahi şişme bot kalmadı. Hepsi battı. Fakat burada çok güzel bir dayanışma sergilendi. Marina yöneticileri ellerinden geleni yaparken, komşu marinalardan destek geldi. Sahil Güvenlik, Deniz Polisi, kaptanlar, halk günlerce hiç durmadan çalışıp tehlikenin büyümesini önlediler. Sayın Kaymakamımız, Belediye Başkanımız yaraya merhem olmak için çaba

gösterdiler. Türk insanının dayanışma ruhu böyle günlerde ortaya çıkıyor. Bir kez daha Türk olmaktan gurur duyduk” dedi.

TSUNAMİDE ZARAR GÖREN TEKNELERE DESTEK

Seferihisar’da İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile beraber zarar gören işyerlerini dolaştıklarını, Teos Marina’da Deniz Polisi, Sahil Güvenlik ve marina yönetimi ile görüştiklerini, balıkçı barınağında mahsur kalmış üyelerin uğradıkları zararı ve taleplerini konuştuklarını anlatan Öztürk, “Aliğa Şube Başkanımız Adem Şimşek ve Meclis Üyemiz Mustafa Aslan kardeşimiz de yanımızdaydı. Üyelerimizin yanına hep beraber gittik ve geçmiş olsun dilekelerimizi ilettik. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran’a hassasiyetlerinden ve desteklerinden dolayı çok teşekkür ediyorum. Üyelerimizin bir takım talepleri vardı. Tsunamiden dolayı teknelerin karına ve platformlarında ağır hasar olduğunu söylediler.

Sığacık’ta dört teknemizde, Gümüldür’de iki teknemizde hasar var. Boyadan astara, tinere kadar bu malzemelerin karşılanması talebini İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran’a ilettik. Sağ olsun bizi kırmadı. İMEAK DTO İzmir Şubesi olarak bu malzemeleri üyelerimize ulaştırıyoruz” şeklinde konuştu.

TÜRKİYE YARDIMA KOŞTU

Öztürk, İMEAK DTO İzmir Şubesi olarak TOBB’a bağlı İzmir’deki oda ve borsalar ile iş dünyası kuruluşlarının temsilcileri koordinasyonu ile başlatılan “Birlikten İzmir Doğar” kampanyasına 300 bin TL ile destek verdiklerini açıkladı. Öztürk, şöyle konuştu: “Bu kampanyanın fikri, depremden hemen sonra ilgili bakanlarımızın katılımıyla yapılan AFAD Koordinasyon Merkezi’nde yapılan toplantıda çıktı. Toplantı öncesi İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kaptan Mihri Çelik ile depremedelere daha somut bir destek verilmesi yönünde bir değerlendirme yaptık. Toplantıda Şubemizi temsil eden Mihri Kaptan, depremde ailesinden birini kaybedenlere yönelik daha net çalışma yapılması, kaynakların daha verimli kullanılması fikrini dile getirdi.

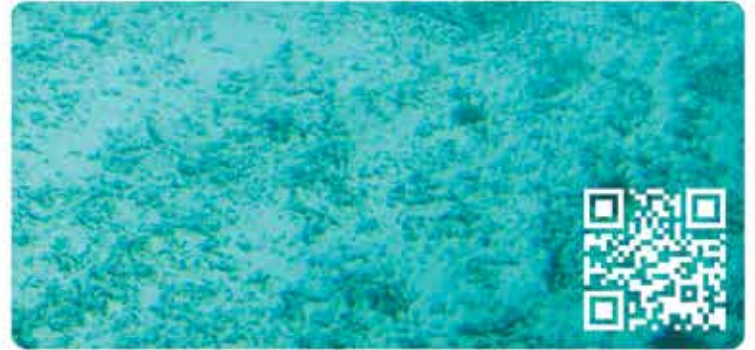
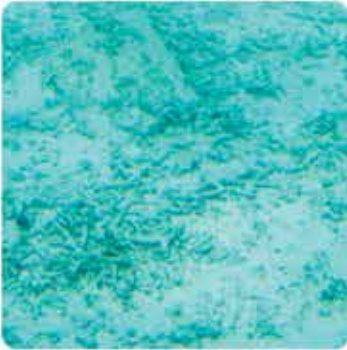
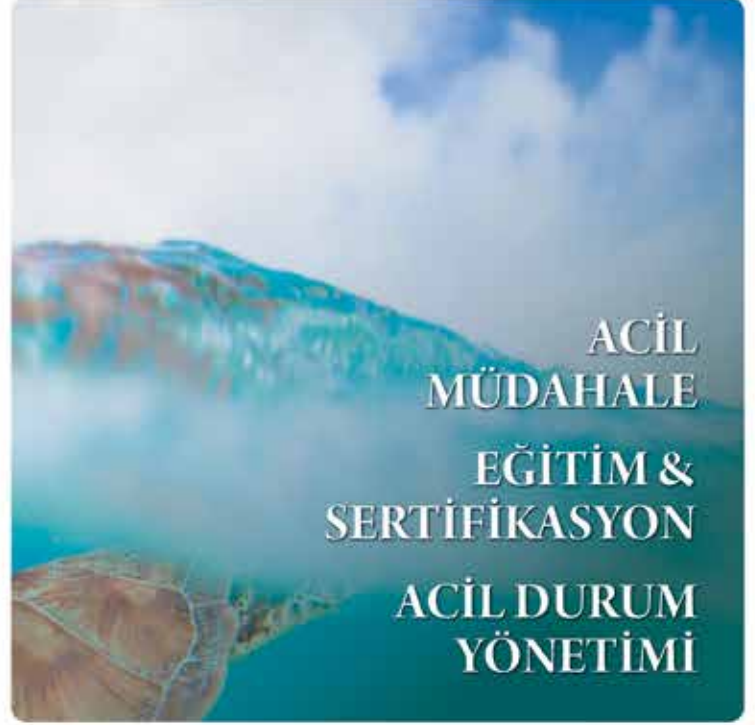
Böylece İzmir’den doğup Türkiye Esnaf ve Sanatkarlar Konfederasyonu’ndan Türkiye İhracatçılar Meclisi’ne, Memur-Sen’e kadar tüm ulusal meslek kuruluşlarını kapsayan, TOBB’un da 10 milyon liralık okul sözü verdiği bu kampanyada şu ana kadar 50 milyon lira toplandı. Odamız da kampanyaya 300 bin lira katkıda bulundu.

Bu yardıma onay veren İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyelerine de teşekkür ediyorum. Toplanan yardımlarla ailesinden birini kaybeden İzmirliyle ev yapılacak. Konutlar, Sayın Cumhurbaşkanımızın onayı, Çevre ve Şehircilik Bakanımız, İzmir Valimizin destekleri ile Şehir Hastanesi’nin yakınında oluşturulan 1 milyon 300 bin metrekarelik alana yapılacak. Bu evleri meslek kuruluşlarının belirlediği firmalar yapacak. İzmir Büyükşehir Belediyesi de doğru bir yaklaşımla evsiz kalanlara kira yardımı için “Bir Kira Bir Yuva” kampanyası başlattı. Biz de bu kampanyaya dahil olduk. Biliyorum ki birçok denizci şirketi bu kampanyaya destek verdi. İzmir’in deprem yaralarının bir nebze de olsa sarılmasına destek veren herkese teşekkür ediyorum”.

MEKE



ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM



DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

Meke Marine Teknoloji A.Ş.
Cumhuriyet Cad. No: 1/4 Taksim 34437 Beyoğlu, İstanbul
444 MEKE (6353) 7/24 | www.meke.com.tr | info@meke.com.tr

#mekemarine



Olası İstanbul Depremi'nde deniz ulaştırması



HÜSEYİN ÇINAR *

Olası bir İstanbul depremi üzerine birçok senaryodan bahsedilmekte ve devlet kurumları bir bütün olarak bu konuyla ilgili yoğun emek ve çaba sarf etmektedir. Bu konuyla ilgili birçok hazırlık yapılırken, diğer taraftan 2019 yılında AFAD tarafından Yeşilköy'de bir toplantı düzenlenmişti. Toplantıda İstanbul Depremi'nin neticelerine ilişkin sunumlar yapılmış deprem esnasında ve sonrasında İstanbul'un ulaştırma yollarının nasıl kullanılabilceği, hangi tedbirlerin alınması gerektiği, eldeki ulaşım vasıtalarının neler olduğu konusunda ön bir farkındalık toplantısı düzenlenmiş ve bu konudaki hazırlıklar gözden geçirilmiştir. Bu toplantıya Türk Armatörler Birliği olarak katılım sağlanarak, tarafımızca deniz ulaşımında hangi deniz vasıtalarının kullanılabilceği, ne tip deniz araçlarımızın olduğu ve bu konuda hangi dernek/kurum ve kuruluşla da irtibatla olunması ve bu çalışmanın İstanbul özelinde hangi kurumlarla sürdürülmesi gerektiği konusunda ayrıca bir bilgilendirme yapılmıştır.

DEPREMDE EN ÖNEMLİ ULAŞTIRMA YOLU DENİZ YOLUDUR

Deprem esnasında ve sonrasında kesintisiz sürdürülmesi muhtemel

en önemli ulaştırma yolu deniz ulaştırmasıdır. Bunu şöyle açıklamak mümkün olabilecektir. Malumları olduğu üzere 17 Ağustos 1999'da Marmara'nın doğusu ve güneyini etkileyen geniş bir fay hattı üzerinde bulunan birçok il ve ilçe bu depremden etkilenmiş, birçok yapı çok önemli düzeyde hasar almış ve can kayıpları yaşanmıştır. Bunların başında da "Donanma Kenti" olarak adlandırdığımız Gölcük gelmektedir. Bu depremi o esnada o fay hattı üzerinde yaşayan biri olarak çok önemli tecrübe edindiğimi değerlendirmekteyim ve bunu da deniz ulaştırması anlamında paylaşmamın faydalı olacağını düşünmekteyim. Konunun anlaşılabilirliği açısından o anki görevimi de belirtmek isterim. O sırada yüzbaşı rütbesinde ve Turgut Reis Fırkateyni Harekât Subayı olarak görev yapmakta idim.

Öncelikle depremin hemen birkaç dakika sonrasında başlamak istiyorum. Deprem gerçekten çok şiddetli bir şekilde vuku buldu ve tamamıyla binamızın sağlam olması sayesinde bu depremden sağ olarak kurtulabildik. Deprem devam ederken görebildiğim yegâne şey bir alev topuydu. Sonradan öğrendik ki bu alev topu TÜPRAŞ'ın yıkılan bacasının yarattığı patlamanın sebep olduğu bir alev aydınlanması imiş. Ben depremin fay hattı üzerinde olduğumuzdan habersiz ve bilinçsiz bir şekilde bunun İstanbul'da olmuş olabileceğini düşündüm, bunu düşünmem sebep olan sanırım yakınlarımızın İstanbul'da olması idi. Bunun üzerine İstanbul'a gitmek üzere arabayla evimizden çıktığımızda gördüğümüz manzara korkunçtu. Birçok bina yıkılmış, elektrikler kesilmiş, her taraf karanlık ve toz içindeydi. Arabayla ilerleyebildiğimiz mesafe Bursa-Kocaeli yolu üzerinde en fazla 500 metre olabilmişti. Yıkılan binalar ana işlek yolu kapatmıştı. Bu sırada cep telefonları kesinlikle kullanılamamakla birlikte bir yakınımız hasbelkader bize ulaşabilmişti. Biz depremin kendi

yaşadığımız yerde olduğunu o sırada öğrendik. Bunun üzerine İstanbul'a gitmekten vazgeçip, tekrar üsse dönmek üzere ilerlerken yolda bir babanın yaralı kız çocuğunu kucağına almış çaresizce etrafa bakındığını gördüğümüzde işte o an deprem felaketinin acısı yüreğimize oturmuştu. Baba ve kızını arabamıza alıp Gölcük Deniz Hastanesi'ne götürmüştük. Ayrıca gemilerin bağlı bulunduğu Poyraz Rıhtımı'na gittiğimde ise burada birkaç iskelenin yerinin kaydığını, ana iskelenin yükselerek bir V şeklinde çatladığını gördüm.

Bundan sonra gelişen durumu konumuzun ilgisi dâhilinde şu şekilde öykülendirmek gerekecektir. Burada bazı detayları yazmayacağım ama buradan elde edilen tecrübeleri yazının ilerleyen kısımlarında aktaracağım. Gemilerde küçük de olsa bir ekme fırını olması sebebiyle Gölcük halkına yettiği kadarıyla ekme çıkartabilmek için tüm gemilerde ekme yapımı başlatıldı. Gemilerdeki yara savunma malzemeleri ile birlikte ekipler oluşturularak, yıkım yerlerine gönderildi. Özellikle büyük harp gemilerinde doktor olduğundan ve ayrıca Gölcük Deniz Hastanesi'nden gelen doktorlar ile gemilerimiz yaralı tahliye merkezi olarak ilan edildi ve bu doktorlar yaralıların burada durumunu değerlendirerek ağır olanlar başta olmak üzere yine gemilerde bulunan sedyeler ile yaralı tahliyesine hazır hale getirildi.

Yolların kapanmış olması nedeniyle o an verilen bir karar ile süratleri nedeniyle Hücumbotlar vasıtasıyla Gölcük - İstanbul arasında hastanelere yaralı tahliyesi başlatıldı. Gölcük Merkez'den yaralıları Poyraz Rıhtımı'na getirilmekte, burada büyük gemilerde bulunan doktorlar vasıtasıyla durumları önceliklendirilmekte ve daha sonra hücumbotlar ile tahliye edilmekte idi. Bunun asıl gerekçesini de şu şekilde değerlendirmek gerekir. Tüm yardım unsuru olarak çalışanların ve karar vericilerin tek kesin bildiği şey deniz yolunun açık olduğu idi. Belki o sırada

karayolu açıktı, belki değildi. İşte karayolundan hızlı tahliye yapamamanın bir nedeni buydu. Açık olup olmadığı bilinmiyordu. Diğer bir neden de; kara araçlarının farklı kurumlarda ve oldukça dağınık bir vaziyette olmasıydı. Bu sebepten dolayı birçok kara aracını planlamak, onları tahliye için kullanmak o an için gerçekten zordu. Üçüncü bir sebep de kara araçlarıyla uzak mesafeye tek seferde bir veya iki kişi götürülebilecekken, hücumbotlarla bu sayı tek seferde belki de 20-30 acil yaralının nakli demektir.

TÜM KURUMLARLA BİR KOORDINASYON VE PLANLAMA ÇALIŞMASI YAPILMAK ZORUNDA

Depremde en önemli konunun o an için hızla ve süratle hayat kurtarmak olduğunu o an yaşamış ve görmüştük. Yaklaşık 25 bin-30 bin insanımızın hayatını kaybettiği böylesine acı hatıralarla dolu bir depremden ders çıkarmamızın en önemli konularımızdan biri olduğunu değerlendirmekteyim. Bu anlatıdan sonra konumuzu tekrar olası İstanbul depremine getirirsek, buradan da görüldüğü üzere İstanbul için deprem öncesi hazırlıklar kapsamında bir aktarma ve tahliye planı ile her iki yaka arasında denizden ulaşımın devamlılığının sağlanması konusunda bir planlama yapılması, unsurların ve insanlarımızın bu konuda hazır hale getirilmesi ve bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için de bu konuda mümessil olan tüm kurumlarla bir koordinasyon ve planlama çalışması yapılması elzemdir.

Aslında olası ulaşım senaryosunun ne olacağı kısaca yukarıda anlatılmıştır. Ancak diğer taraftan da İstanbul'un farklı coğrafyası, nüfusu, Boğazdan akan deniz trafiği, şehrin her iki yakasının farklı kurtarma imkânlarıyla teşkil edilmiş olması ve şehirde zarar derecesinin farklı olacağı semt ve ilçeler dikkate alındığında buradaki planlama doğal olarak daha karmaşık hale gelebilecektir.

Peki depremden hemen sonra ulaştırmanın sürekliliğini ivedilikle tesis etmek ve önceden belirlenen fonksiyon



ve görevlere göre bu unsurların nasıl kullanılacağına yönelik neler yapılmalı?

- Bunun için öncelikle ve ivedilikle planlama ameliyesi başlatılmalı ve bu planlama işinde hangi kurumların temsilcilerinin bulunacağı (Buna ilgili sivil toplum kuruluşları dâhil) doğru ve eksiksiz bir şekilde tespit edilmeli,
- Bir yönlendirme komitesinin altında farklı planlama ve çalışma grupları kurulmalı,
- Bu konuda geçmişte tecrübeleri de olan kişiler ile en olası senaryo/ senaryolar yaratılmalı ve bu senaryoya/ senaryolara göre planlamalar başlatılmalı (Bu arada oluşturulacak bir planın en büyük başarısı bu senaryonun gerçekleşine yaklaştırılabilmesi olacaktır.)
- Deprem olduktan sonraki ilk 72 saat çok yoğun ve sonrasında 10 gün için yoğun ihtiyaçlar hâsıl olabileceği planlamalarda dikkate alınmalı,
- Planlama tamamlandıktan sonra da bu planlama dâhilinde bulunacak kurumlar ile bütünlük tatbikat ve denemeler yapılmalı, uygulamada görülen eksiklikler giderilerek planlama güncellenmeli,
- Planlamalarda sadece deniz platformları değil, tüm ulaştırma imkânları birbirleriyle bağlantılı ve koordineli olarak ele alınmalıdır.

Biz konuya genel ulaştırmanın bir parçası olacak deniz ulaştırması açısından bakarsak böyle bir depremden deniz platformları tarafından örnek olarak ne tip görev ve fonksiyonların yerine getirilebileceğini şu şekilde



sıralayabiliriz. Bu görevler çok farklı kurumlardan gelen kişilerle yapılacak bir beyin fırtınası ile çok daha fazla sayıda çoğaltılabilecektir.

NELER YAPABİLİRİZ?

- İhtiyaç halinde kurtarma araçları, iş makineleri, itfaiye araçları, ambulans vb. araçların denize kıyısı olan başka il ve ilçelerden İstanbul'a transfer edilmesi,
- İhtiyaç halinde kurtarma ekiplerinin çoklu sayıda başka şehirlerden intikal ettirilmesi,
- Yaralı sevk noktalarından başka sahil şehirlerine süratli ve çoklu sayıda yaralı nakli yapılması,
- Yaşam koşullarının zorlaşması ve daha emniyetli şehirlere gitmek isteyenlerin tahliyesi veya depremden etki durumlarına göre Mudanya, Bandırma, Çanakkale ve Lapseki gibi il ve ilçelere geçici hat oluşturulması,
- Şehir içi denizden yolcu ulaştırmasının devam ettirilmesi (Her iki yaka arasında geçiş talebinin artacağı değerlendirilmektedir.)
- Şehir hatları vapurlarında kadınlar ve çocuklar için geçici barınma veya yaralı önceliklendirme/ sevk noktaları kurulması,
- Gıda, özellikle ekmek ve su, ilk yardım malzemesi, çadır, hijyen malzemeleri, ilaç vb. malzemeler için lojistik destek sağlanması,
- Şehrin ihtiyaç duyulan yerlerine gemiler ile su ve akaryakıt lojistiği sağlanması,

• Öncelikle normal şartlarda İstanbul'a hallere gelen gıda malzemesi getiren kamyonlar için Kocaeli ve Bandırmadan Ro-Ro seferleri düzenlenmesi gibi.

Tabii burada önemli bir konu da yukarıda sayılan ve çoğaltılabilecek "Bu görevleri yerine getirebilecek platformlar/deniz unsurları neler olabilecektir?" diye bir soruyu da akıldan çıkarmamak gereklidir.

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı gemileri (Olası ihtiyaçlara göre gemi tipleri belirlenebilecektir)
- Hızlı deniz otobüsleri
- Hızlı feribotlar
- Şehir içi düzenli tüm hatlarda çalışan tekneler
- Şehir hatlarına bağlı vapur ve tekneler
- Marmara içi Ro-Ro'lar ve arabalı vapurlar
- İhtiyaç halinde uluslararası hat taşımacılığı yapan Ro-Ro gemileri
- Su gemileri
- Akaryakıt gemileri
- Deniz inşaat platformları
- Römorkörler
- Okul gemileri ve benzer tip gemiler

Örnek olarak aşağıda belirtilen konuların dikkate alınmasının konuyu irdelemek açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

- İrili ufaklı tüm iskeleler dikkate alınarak, bunların olası afetteki etkilenme analizleri çıkartılıp durumları bu senaryolara göre ele alınmalı ve planlamalara dâhil edilmeli (Bu tip bir duruma örnek olarak Gölçük'teki fay hattı üzerindeki çok büyük bir kapalı yüzme havuzunun yarısına kadar denize gömüldüğü ve hatta İzmit Değirmendere Deniz Otobüsü İskelesi'nin tamamıyla

kullanılamaz hale geldiği bilinmektedir.)

- İlçe ve semtlerin etkilenme, yıkım, yaralı ve ölüm oranları senaryolarına göre yukarıda belirtilen fonksiyonların yerine getirilme lokasyonlarının belirlenmesi, örneğin Avcılar'da yıkım oranının yüksek olacağı değerlendiriliyorsa bu durumda yaralı tahliye iskelesi olarak o bölgeye en yakın asıl ve yedek iskeleler tespit edilmeli,
- İskelelere yaralı nakli yapılacak arka yollar/ulaşım hatları belirlenmeli ve öncelikli bu yollar açık tutulmalı (Bu ne kadar etkin bir şekilde sağlanırsa, deniz platformlarının kullanılma etkinliği de o kadar artacaktır.),
- İskele yıkımlarına karşı ve/veya istenilen yere yapılmak üzere seyyar iskele planlamaları ve yer tespitleri önceden yapılmalı,
- Yukarıda belirtilen ve daha da çoğaltılabilecek fonksiyonları yerine getirebilecek şekilde deniz trafik hatları düzenlenmeli,
- Her türlü tahliyenin yapılacağı şehir sahillerinde yaralı sevk noktaları ve lojistik merkezlerin oluşturulacağı yerler belirlenmeli ve buralardan hangi hastaneler, hangi platformlarla sevk yapılabilceği önceden belirlenmeli,
- Bu sevk noktalarında özellikle yaralı ve ölümlerin kaydı tutulmalı, yakınlarını haberdar edecek bir mekanizma kurulmalı (1999 depreminde birçok kişinin bu şekilde kayıp yakınlarına ulaşamadığı bilinmektedir)
- Yukarıda sayılan deniz platformlarında çalışan kişilerden birçoğu depremden etkileneceğinden belli sayıdaki tekne/geminin en az bir gün kullanılamayacağı da planlamalarda dikkate alınmalı,
- Teşkil edilecek afet durumu deniz ulaştırma ağı muhakkak tek bir merkezden yürütülmeli ve diğer ulaştırma sistemleriyle entegre çalıştırılmalı ve bir operasyon

merkezinden idare edilmeli ve bunların teçhizi önceden düşünülmesi,

- Kullanılacak gemiler isim isim belirlenmeli, görev ve fonksiyonları önceden tevdi edilmeli, afet donatım ihtiyaçları olur ise önceden donatılmalı,
- İstanbul Boğazı Trafik Sistemi'nin sekteye uğrayabileceği (Hem radar yıkımları ve hem de personel eksikliği nedeniyle) düşünülerek, trafiğin kesintisiz akması için tedbirler önceden düşünülmesi,
- Tüm bu planlamalar muhakkak diğer afet tedbir ve planlamalarıyla entegre olmalı veya bu şekilde planlamalara dâhil edilmeli,
- Önceden İstanbul halkı yapılan planlama doğrultusunda bilinçlendirilmeli,
- Bu ihtiyaçları karşılayacak yasal düzenlemeler ihtiyaç halinde yapılmalı,
- Deniz kirliliğinin oluşabileceği yerler belirlenerek tedbirler planlanmalı,
- Deprem nedeniyle başıboş kalabilecek tekneler, deniz trafiğini engelleyebilecek diğer deniz üstü platformlar için tedbirler planlanmalı,
- O sırada iskelelerde yükleme boşaltma yapan iskelelere bağlı gemilerin hasar görebileceği veya birkaç gemide yangın çıkabileceği dikkate alınmalı,
- Özellikle rafineri, doğalgaz depolama istasyonlarında oluşabilecek yangınlara karşı denizden söndürme ameliyesi önceden planlanmalı,
- Yoğun olarak kullanılan liman ve iskelelerdeki gemiler için römorkör planlamaları yapılmalıdır.

Yukarıda özellikle bir farkındalık yaratmak için yazılan bu konuların gelecek dönemde tüm kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyon içerisinde yapılması önem arz etmektedir.

***TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ**



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

BİZİM AÇIMIZDAN GİDİLECEK ÇOK FAZLA YER VAR



MAHMUT IŞIK
CEO - MEDKON LINES

“ Uzun yıllardır deniz ve kara taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren Medkon Lines CEO’su Mahmut Işık ile hizmet verdikleri alanlar, gelecek hedefleri ve günümüz ekonomisi hakkında birçok konuyu değerlendirdik. ”

2020 yılı sizin için nasıl geçti?

İlk etapta bir durgunluk, hafif bir gerileme yaşandı; ancak daha sonra çok daha büyüyerek toparlandık. Kendi çapımızda yatırımlara ve büyümeye devam ettiğimiz bir yıldır. Sadece sağlıkla ve çevre ile ilgili çok keyifli bir sene olmadı. TÜRKLİM’in verilerine göre de toplam volümde ihracatta bir artış var. Ama doların artışı da ihracatın daha fazlalaşmasına sebebiyet verdi.

Her ne kadar ithalat azalmış, aradaki denge bozulmuş olsa da, bizim açımızdan ihracat odaklı olduğumuz iyi bir sene oldu.

Yurt dışındaki ofislerinizde durum nasıl? Sıkıntılar yaşandı mı?

MedkonLines’in 10 ülkede 25 ofisi bulunuyor. Türkiye’nin dışında Mısır, Lübnan, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, İspanya, Yunanistan, İsrail ve Arnavutluk gibi ülkelerde ofislerimiz var. Hepsinde de tamamı veya çoğunluk hissesi bize ait, bazı ülkelerde lokal bir ortağımızla cüzi bir payla devam ediyoruz. Çoğunluğu biz kontrol ediyoruz. Grup şirketinde toplam çalışanımız 418 kişi. İlk aşamada bazı ülkelerin çalışanlarıyla alakalı işi yavaşlatmalar, daha az insanla çalışmalar ya da belirli saatlerde çalışmamlarından dolayı duraksamalar

yaşandı. Daha sonra rutine geçerek normal şekilde çalışmaya devam ettik.

Yeni gemi ve konteyner taşımacılığı hakkındaki değerlendirmeleriniz neler?

Sene başından bu zamana kadar özellikle hepsi sıfır ve Medkon logolu konteyner alımlarına devam ettik. Şu an toplam 13 bin 500 TEU öz mal konteynerimiz var. Filomuza bir gemi daha ekledik, onunla beraber yedi gemimiz oldu. Diğer gemilerin de yenilenme sürecine geçtik. Sene sonuna kadar da, bir ya da iki gemi daha alınması için görüşmelerimiz devam ediyor. Yeni gemimiz bizim sevdiğimiz



bir gemi, ilk defa bu tonajda, yüzde yüz konteyner gemimiz oldu. Operasyonel anlamda bizi çok rahatlatan hızlı bir gemi. Çok mutluyuz. Hayırlı olur umarım.

Aynı zamanda kara taşımacılığı yapıyorsunuz. O alandan da bahsedermisiniz?

Toplam çekici ve dorsede 100'ü geçtik. Bununla beraber depolarımız var ve sayısı giderek artıyor. Depoların içerisinde hem garaj, hem de kademe olarak kullandığımız bölümlerimizde tamamlayıcı hizmet mantığı ile hareket ettiğimiz hem liner konteyner servisine tamamlayıcı hizmet olsun diye müşterilerimize çok daha güzel bir hizmeti çok daha uygun maliyetle verebilmek için giderek arttırıyoruz. Bu sene oradaki sayı arttı. Yaklaşık 30 civarı Mercedes Axor çekici ile yaklaşık 34-35 tane dorse ile ek yapılmış olarak devam ediyor. Bölge bazlı artarak devam edecek.

Şu anda Mersin, İskenderun, İzmir, Gemlik, İzmit ve Ambarlı'da kendi araçlarımız ve yapımızla bu hizmeti vermeye devam ediyoruz. Bu arada Mersin'den Ashdod- İskenderun-Mersin, Ashdod ve Mısır servisimizi açtık.

Ek olarak geçen seferden bu zamana oradaki servisimiz devam ederken, aynı şeyi Marmara üzerinden de yapmaya başladık. Yani İzmir ve Marmara limanları Gemlik, İzmit ve Ambarlı'dan da Mersin'e direk servislerle en uygun transit time ile ulaşmaya başladık. Slot anlaşmamızla karşılıklı global hatlarla öncelikle Bremerhaven, Rotterdam,

Anvers ve Felixton'dan Türkiye'ye daha sonra da yeni imzaladığımız yine Türkiye'den Romanya ve Ukrayna'ya slot anlaşması yaptık. Bunların sayesinde de Türkiye'nin haricinde Mısır, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, İspanya, Yunanistan ve Arnavutluk'un Romanya ve Ukrayna limanlarına ulaşımını sağlamış olduk. Yavaş yavaş Akdeniz ve Karadeniz'in içerisinde giderek büyüttüğümüz bir ağımla çalışmaya devam etmeyi planlıyoruz.

Pandeminin denizcilik sektörü açısından avantajları oldu mu?

İlk etapta pandemi sürecinde gerek ithalat ihracat dengesinin bozulması, gerekse şoförün fiilen ülke bazlı gitmesi, oradaki zorlukları yaşaması nedeniyle belirli bir yük denize kaydı. Bunun haricinde tabii tonajların daha ufalmasıyla beraber daha büyük gemilerin taşıdığı yükler konteynerize edilerek daha ufak tonajlarda taşınmaya başlandı. İlk etapta stoklu çalışmanın maliyeti çok ciddi artmaya başladığı için veya ticaretin hacmi daraldığı için daha büyük açık yük gemileriyle yani Handymax, Panamax gemilerle taşınan yükler şu anda continize olarak daha ufak tonajlarda taşınmaya başlandı. Bu da konteyner trafiğinin artmasına sebebiyet verdi. Denizcilikte bazı bölümler özellikle açık yük, bu süreci çok keyifli geçirmezken; şu anda konteyner gemilerinin kiralaları da, konteyner trafiği de, keza navlunlar da artarak devam ediyor. Daha doğrusu normal seviyelere gelmeye başladı. Eskiden çok daha uygun maliyetle yapılan, zaman zaman zararına yapılan işler de en azından piyasanın olması

gereken değerlerine doğru yaklaşmaya başladı.

Peki, bu süreç bundan sonra da devam edecek mi?

Pandemi bitmediği sürece denizcilik sektörüne etkisini devam ettirecek. Çünkü evde olduğumuz sürece daha çok tüketim yapıyoruz. Bu sebeple de bir şekilde stoklamayı yani yarının kaygısı ile beraber her ülke, her şirket belirli oranda stoklamalarla da devam etmek istiyor. Herkesin konuştuğu mavi dalgalar, ikinci dalgalar daha kötüye gitme senaryoları ki 50 milyonu geçmiş bir rakam. 1 milyon 200 binden fazla canın maalesef ölümüne sebep olan bir hastalık. Nereye kadar gideceği kimse tarafından bilinmiyor. Dediğim gibi arz ve talep dengesinin değişmesi burada biraz ön plana çıktı. Birde konteyner eksikliği oluştu. Konteynerde çok ciddi rakamlar Çin ve Amerika üzerindeki trafikte kullanılmaya başlandı. Akdeniz'de bir yerleri uğrak yapıp, oradan devam eden global hat; artık konteyneri daha efektif kullanmak için açıkçası bu tarafa mümkün olduğunca daha az götürüp ya da buradan mümkün olduğunca hızlı bir şekilde ters tarafa götürmeye başladı.

2020 için öngörü ve planlarınız neler?

Bizim sektörü birkaç bölüme ayırmak lazım. Tankercilerin, kuru yük taşımacılarının ve konteynercilerin ayrı bir düzeni var. Biz daha ufak ölçekte lojistiğin her alanında olmaya çalışıyoruz. Yani şöyle: Büyük şirketlerimizde konteyner hat işletmeciliği var. Türkiye'deki işimiz yaklaşık yüzde otuz beş maksimum

yüzde kırklarda. Aslına bakarsanız çok daha büyük oranda işlerimiz Türkiye dışındaki ülkeler arasında. Yani Türkiye ile hiç alakası olmayan düzenli seferlerimiz var; Türkiye'ye hiç uğrak yapmayan... Konteyner hattı olmakta böyle bir şey. Onun yanında dediğim gibi continentin ve Karadeniz'in şu andaki slot anlaşmaları ya da slotswap anlaşmalarıyla uzantısını ve daha sonralarda da o bölgelere veya başka bölgelerde yine aynı mantıkla ya da kendi gemilerimizle devam etmesini sağlamak istiyoruz. Bizim açımızdan daha gidilecek yol özellikle burada var. Bunun yanında bizim yaptığımız ana işlerimizin bir tanesi konteyner hat işletmeciliği iken, bir tanesi de depo işletmeciliği. Şu anda Türkiye'de üç tane var. Dördüncü için de alt yapısını yapmaya çalışıyoruz. Orada da çok güzel bir ekip oluşturmuş olduk. Hem kendi konteynerlerimiz, hem de birçok dostumuzun ya da birçok hattın konteynerlerini hem istifliyoruz, hem tamiri bakımı yapıyor ki bunu da çok şeffaf bir şekilde yapıyoruz. Belki de Türkiye'de ve dünyada ilk olarak bütün depolarda kameralarla tamir-bakımın net olarak izlenebildiği, kendimize ait bir yazılımla takip edilen ve düzenli olarak raporlanan bir şekilde devam ettiriyoruz. Bunun yanında kara nakliyesi devam ediyor. Dediğimiz gibi tamamlayıcı hizmet konteynerin olmazsa olmazı, ama onun da önü çok açık. Hem bölge bazlı giderek artan sayılar işimiz ve üçüncü partiye verdiğimiz hizmetlerden dolayı, hem de bir sonraki adımda yurt dışı ile multi-model dediğimiz bağlantılarla hem uluslararası kara nakliyesi, hem de denizle tamamlanan uluslararası bir kara nakliyesini yapmak için çabalarımız var. Çok büyüyeceğine, çok güzel yerlere gideceğine inandığımız bir oluşum.

Bunların dışında kabotaj ve feeder taşımacılığı da yapıyorsunuz...

Depolar ve kara nakliyesinin yanında bizim çok hoşumuza giden kabotaj ve feeder taşımacılığımız var. Türkiye'de Marmara içinde 14 tane global hattın tamamının Türk bayraklı gemilerle

taşımalarını biz yapıyoruz, bundan da gurur duyuyoruz. Gerçekten özellikle ihracatçımıza çok büyük fayda sağlayan, bununla beraber çevreye de çok büyük katkısı olan yani geçen sene bizim yaptığımız işlerden dolayı 130 binden fazla aracın trafikte olmamasını sağlayan bir sistem. Onunla beraber yakıt tüketiminin, yedek parça bakım tamir masraflarının olmadığı, kazaların yaşanmadığı bir oluşumu Türkiye'de, özellikle Marmara içerisinde tamamlamış bulunuyoruz. Gönül istiyor ki burada kabotaj dediğimiz hizmetin Türkiye'nin diğer bölgelerine, yani Karadeniz veya Akdeniz'e doğru taşınmasını sağlamak. Bu da çok ciddi kazanımlara sebebiyet veren, aynı anda yaklaşık 200 tırın taşıdığı yükü bir gemiyle çok güzel bir şekilde kazadan beladan uzak bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet. Bunu giderek yaymayı, öğretmeyi planlıyoruz. Kara nakliyesi olmaya devam edecek... Özellikle liman yakınlarında olan

bölgelerin dışında; yani içerilere doğru tren taşımacılığının olmadığı, azaldığı yerlerde tabii kara nakliyesi hem yurtiçinde, hem yurtdışında devam edecek. Ama böyle bir imkan varken, bu imkanı deniz yoluyla çok daha efektif, çok daha uygun maliyetli, çok daha çevreye yararlı bir şekilde devam etmesini sağlamak da bizim görevimiz. Türkiye'de kabotaj hattında taşınan yük çok ciddi bir oranda... Yani şu anda market lideri olarak devam ettiğimiz, zaten çok fazla da hizmet üretilmeyen bir şey. Onu artırarak devam ediyoruz. Feeder tabir ettiğimiz, yani Türkiye'de kabotaj hizmeti verilen global hattın Akdeniz içerisindeki taşımalarını yapıyoruz. O da giderek artarak devam ediyor. Çok büyük firmaların hemen hemen bütün hatlarının Akdeniz içerisindeki konteyner taşımacılığını, bir limandan diğer limana kendi gemilerimizle yapmaya devam ediyoruz. Yani bu işler, özel gemilerle yaptığımız işler giderek büyüyor. Büyümeye de çok açık olan bir iş açıkçası. Doğru insanlarla doğru şekilde yapıldığı zaman bu da büyüyerek devam edecek.

Forwarder hizmetleri de veriyorsunuz değil mi?

Geçen sene NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) ve forwarder hizmetleri için kurduğumuz bir şirketimiz daha var grup şirketlerimizin arasında. Orasının devam etmesini zaten istiyoruz. Artarak da devam ediyor. Şu anda continentten Türkiye'ye, Türkiye'den Ukrayna ve Romanya'ya ya da Romanya ve Ukrayna'dan bizim taşıma yaptığımız tüm bölgelere Türkiye dışında taşımaları sağlayabiliyoruz NVOCC sistemle. Yanında da forwarder hizmetleri var. Gerçekten çok önemli bir iş bu... Türkiye'den çıkmış birilerinin Akdeniz'de ve Karadeniz'de ya da Uzak Doğu'dan Cezayir'e kadar kendi gemileriyle kendi konteynerleri ile gerek NVOCC mantığıyla, gerekse forweeding mantığıyla hangi ülke olursa kendisinin kontrol ettiği bir sistemin Türkiye merkezli başı olmak çok güzel.

Medkon ailesini nasıl tanımlarsınız?

Bizim açımızdan gidecek çok fazla yer var. Çok güzel bir ekibimiz var. Çok doğru insanlarla görevdeyiz. Gurur duyuyoruz. Medkon olarak hep aynı şeyi söylüyoruz. Buradaki her çalışan bir aile bireyi gibi, hepsi çok önemli... Hangi bölüm, hangi birim olduğu hiç önemli değil. Bu yüzden o bilincin farkında olarak hareket ediyoruz. Bir Türk firması olarak sadece Türkiye'de değil Akdeniz'de, Karadeniz'de ya da daha uzak yerlerde söz sahibi olmak istiyoruz. Sağlam adımlarla devam ediyoruz. Çok büyük riskleri almıyoruz. Yapılan tüm yatırımların kendi imkanlarımızla yapılmasına dikkat ederek hareket ediyoruz. Deniz fakiri sevmiyor. Deniz, çok dalgalı; inişleri çıkışları fazla olan bir yer. O yüzden çok sağlam durup, o şekilde devam etmeyi tercih ediyoruz. Yeni binamız da gemi şeklinde bir bina. Bu sektörde de bir ilk bu, büyük gurur duyuyoruz. Yapılanın hep Medkon'a yakışan şekilde olmasını talep ediyoruz. Bunun için tüm ekibimizle beraber mücadele ettiğimiz bir süreçteyiz. Bizim açımızdan gidilecek çok fazla yer var. Doğru yolda, emin adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz.



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

Vira

Bismillah

Temar Denizcilik her zaman yanınızda.

Tüm balıkçılarımıza

Haydi Rastgele



MERKEZ OFİS
0 216 582 00 52
İçmeler Mah. Aydınlık yolu Cad. No:34/4
Tuzla / İSTANBUL



TEOS MARINA
0 232 743 24 41
Sığacık Mah. Akkum Cad. No:4/29
Seferihisar / İzmir



TUZLA MAĞAZA
0 216 582 00 52
Evliya Çelebi Mh. Mehmet Akif Sk.
No:3/1 Tuzla - İstanbul



TRABZON MAĞAZA
0 462 752 25 61
Yeni Ay Mh. Liman Kumru Cd. Engin
Terzioğlu Apt. No:104/B Sürmene / Trabzon

info@temar.com.tr - www.temar.com.tr

[f](#) [i](#) [in](#) /temardenizcilik

DENİZ TAŞIMACILIĞI 2020'Yİ BEKLENENDEN DAHA İYİ KAPATIYOR

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Moody's, bu yılki tahminlerinden daha iyi bir performans sergileyen denizcilik sektörü için görünümü negatiften durağana çevirdi.



Derecelendirme kuruluşu, küresel denizcilik sektörü için görünümün Mart 2020'den bu yana negatif olduğunu, bunun da Covid-19 pandemisinin küresel ekonomi üzerindeki etkisiyle aynı zamana denk geldiğini belirtti.

Moody's: "Küresel olarak derecelendirdiğimiz denizcilik şirketlerinin toplam FAVÖK'lerinin (Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar), kuru

dökme yük segmentinin pandemik düşük seviyelerden toparlanması ve konteyner taşımacılığı için iyi pazar temellerinin devam etmesi nedeniyle 2021 yılında % 3 - % 5 oranında büyümesini bekliyoruz. Bununla birlikte, 2020'nin ilk yarısında rekor kiralama oranlarıyla yapılan sert karşılaştırmalar nedeniyle önümüzdeki yıl tanker segmentinde FAVÖK'lerde yaşanması muhtemel düşüş söz konusu durumun etkisini hafifletecektir" şeklinde açıklamada bulundu.

Derecelendirme kuruluşuna göre, salgının piyasada ortaya çıkardığı zorlukların en önemli olumlu sonuçlarından biri, olumsuz piyasa koşullarında tampon görevi görmesi muhtemel olan sınırlı yeni gemi arzı ve kapasite yönetimidir. Buna göre, uç deniz taşımacılığı segmenti için sipariş defterleri toplam filolarına göre rekor

düşük seviyelerde kalmaktadır. Moody's, "Deniz taşımacılığında arz büyümesinin talep artışını %2'den fazla aşacağına veya karşılaştırılabilir FAVÖK'ün yıldan yıla %5'ten fazla azalacağına dair işaretler görürsek, görünümü negatif çevirmeyi düşünüyoruz" şeklinde açıklama yaptı.

Derecelendirme kuruluşu, konteyner taşımacılığı segmentinde, taşıyıcıların talebi karşılamak üzere kapasiteyi azaltmak için sefer iptallerini yeniden başlatabileceğini öngörürken, kapasitenin kısmen ittifaklar yoluyla organize edildiği küresel konteyner piyasasından çok daha parçalanmış olan tanker ve kuru dökme yük piyasalarının 2021 yılı boyunca talep değişikliklerine daha duyarlı olacağını ifade etti.

(Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz>)

ICS UYARIYOR!

ICS (Uluslararası Deniz Ticaret Odası) Başkanı Esben Poulsen, AB'nin Emisyon Ticareti Sistemini uluslararası deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletme planlarının, sektörün IMO aracılığıyla bir karbonsuzlaştırma Ar-Ge fonu kurma çabalarını baltalayabileceğini ifade etti.

Geçtiğimiz yıl, ICS ve sektörün diğer kuruluşları IMO çatısı altında deniz taşımacılığı için sıfır karbonlu yakıtları ve teknolojileri araştırmak için 5 milyar dolarlık bir Ar-Ge fonu kurmayı önermişlerdi. K

onu ile ilgili olarak katalizör önerinin amacının IMO tarafından kabul edilen CO2 azaltma hedefleri doğrultusunda denizcilik sektörünün karbondan tamamen arındırılmasını sağlamak olduğunu vurgulayan Paulsson, şunları kaydetti: "Teklif, sektörümüz için sürdürülebilir ve adil bir gelecek



sunabilmemizi sağlamak için IMO üye devletlerinin desteğini gerektiren yenilikçi bir tekliftir." IMO'nun karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik planlarında anlaşmaya varma hızından memnun olmayan AB, Emisyon Ticareti

Sistemini 1 Ocak 2022'ye kadar genişletmek için harekete geçti.

Poulsen, "Avrupa Birliği, Emisyon Ticareti Planını AB'nin Covid-19 sonrası toparlanmasını desteklemek için milyonlarca Euro toplamak amacıyla AB dışındaki gemiler de dâhil olmak üzere uluslararası deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletmek için tek taraflı bir öneriye devam ederse, IMO'daki ilerleme ciddi şekilde baltalanacak" diyerek uyarıda bulundu.

(Kaynak: <https://www.seatrade-maritime.com>)

1 Ocak – 27 Kasım 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	NİSAN 2020	MAYIS 2020	HAZİRAN 2020	TEMMUZ 2020	AĞUSTOS 2020	EYLÜL 2020	EKİM 2020	KASIM 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	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	UKRAYNA (ODESSA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2015-2020 KASIM) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (KASIM)
PARIS MOU	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	3 (166 Denetleme)
TOKYO MOU	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (28 Denetleme)
BS MOU	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	1 (247 Denetleme)
MED MOU	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (51 Denetleme)
USCG	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü**

ASELSAN KARLI BÜYÜMEYE DEVAM EDİYOR

ASELSAN'ın 2020 yılı üçüncü çeyrek finansal sonuçları açıklandı. ASELSAN, 3 Milyar TL'lik üçüncü çeyrek karına ulaştı. Şirketin cirosu %10 oranında büyüyerek 8,4 Milyar TL olarak gerçekleşti.



ASELSAN'ın karlılık göstergelerindeki pozitif ivme 2020 yılının ilk dokuz aylık döneminde de sürdü. Şirketin brüt karı, önceki yılın aynı dönemine göre %21 seviyesinde arttı. Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar (FAVÖK) da %17 oranında artış göstererek 1.816 Milyon TL'ye yükseldi. FAVÖK marjı %21,6 seviyesinde gerçekleşti.

Kuvvetli karlılık ASELSAN'ın özkaynak büyümesini de beslemeye devam etti. Şirketin özkaynakları yılsonuna göre %20 büyüyerek 16 Milyar TL'nin üzerine çıktı. 2019 sonunda %53 seviyesinde olan özkaynakların aktive oranı ise dokuz aylık dönemin sonunda %56 seviyesine yükseldi.

Şirketin dokuz aylık finansal sonuçlarını değerlendiren ASELSAN Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Prof. Dr. Haluk Görgün, "2020 yılının üçüncü çeyreğinde de koronavirüs salgınının etkileri tüm dünyada görülmeye devam edilmiştir. Bu dönemin ASELSAN açısından olumsuzlukların fırsata çevrildiği bir dönem olduğunu özellikle ifade etmek isterim. Artan iş hacmimiz ve önümüzdeki yıllarda büyümesini

öngördüğümüz bakiye siparişlerimizi gözeterek yatırım harcamalarımıza hız kesmeden devam ettiğimiz bir dönemi geride bıraktık. Akyurt ve Gölbaşı yerleşkelerimiz ile Başkent Organize Sanayi Bölgesinde yer alan tesisimizde üretim ve mühendislik faaliyetlerimizin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla gerek alt yapı, gerekse makine-teçhizat yatırımlarımızı devam ettirdik. Diğer taraftan, geride bıraktığımız dokuz aylık dönemde 1.100 yeni istihdam yaratarak üretim ve insan kaynağı gücümüzü daha da sağladığımız" ifadelerini kullandı.

746 MİLYON DOLARLIK YENİ SİPARİŞ
Sektörde sahip olduğu teknolojik liderlik misyonunu aynı zamanda yurt dışı pazarlara da taşıyan ASELSAN 2020 yılının dokuz ayında toplamda 746 Milyon Dolarlık yeni sipariş almayı başardı.

Konu ile ilgili Prof. Dr. Haluk Görgün, şunları kaydetti: "Yıllar itibarıyla ihracat yaptığımız ülke sayısında gözle görülür bir artış var. Yurt dışı pazarlardaki etkinliğimizi arttırma hedeflerimize uygun olarak bu dönemde Ukrayna'da pazarlama ve satış faaliyetlerine

odaklanacak bir şirket kurduk. Böylece 12'si yurtdışında olmak üzere toplamda 28 iştirak ve şubemizle global bir savunma sanayi şirketine dönüşüm yolculuğumuzu sürdürdük. Yine bu dönemde Türk Eximbank'ın da desteğiyle Avrupa pazarı dâhil olmak üzere Kuzey Afrika, Güney Amerika ve Uzakdoğu'da büyük ölçekli anlaşmalar için altyapıları oluşturduk.

Pandemi döneminde milli bir ürün olarak ürettiğimiz ventilatör cihazımızın Kazakistan'a 19 Milyon Dolar tutarında ihracatı gerçekleşti. Dünyanın pek çok ülkesinden talep gören bu ürünümüzün gelecekte çok daha büyük ihracat hacimlerine ulaşacağına inanıyorum."

EN ÇOK AR-GE PERSONELİ İSTİHDAM EDEN ŞİRKET

Turkishtime tarafından yapılan "Türkiye'nin Ar-Ge Harcamaları En Yüksek 250 Şirketi" araştırmasına göre, Ar-Ge proje sayısında açık ara birinciliğini sürdüren ASELSAN, 620 proje ile listede ilk sırada yer aldı. Ar-Ge çalışanları bakımından da ASELSAN en çok Ar-Ge personeli istihdam eden şirket konumunu korumakta. Prof. Dr. Haluk Görgün, "İçinde bulunduğumuz bu zorlu günlerde dâhi gerek Ar-Ge gerek diğer yatırım faaliyetlerimizi kesintisiz yürütüyoruz.

ASELSAN'ın kârlı büyümesini hem Türk savunma sanayisine hem de sağlık, enerji, finans gibi savunma dışı alanlara aktarmaya devam ediyoruz. Şirketimizin misyonu tüm zorluklara rağmen her koşul altında üstün performans göstermeyi gerektirmektedir. Bunun bilinciyle hız kesmeden ve hedeflerimizden vazgeçmeden gece gündüz çalışmaya devam edeceğiz" dedi.

DÜNYANIN İLK HİDROJEN YAKITLI FERİBOTU SUYLA BULUŞTU

Dünyanın ilk hidrojen yakıtlı feribotu "NB14-Hydra" 6 Kasım Cuma günü gerçekleşen törenle suya indirildi.



Dünyanın ilk hidrojen yakıtlı feribotu "NB14-Hydra" bugün gerçekleşen törenle suya indirildi. Feribot, 80 araba ve 299 yolcu taşıma kapasitesine sahip. Norse Grup Şirketleri, Norveç merkezli Westcon Tersanesi'yle ortak yürütülen proje kapsamında inşa ettiği, dünyanın ilk hidrojenle çalışan feribotu "NB14-Hydra"yı teslim etmeye hazırlanıyor. İki eş gemiyi kapsayan proje dahilindeki ilk feribot olan 'Nesvik'in inşasına 2019'un ekim ayında başlanmıştı. 23 Temmuz 2020 tarihinde suyla buluşan ilk feribot, elektrikli olmasının yanı sıra hidrojenle çalışacak tüm donanıma da sahip olarak üretilmişti. 82 metre boy, 17 metre genişlikle 80 araba ve 299 yolcu taşıma kapasitesine sahip olan proje kapsamındaki ikinci feribot olan 'Hydra' ise bugün düzenlenen törenle suyla buluştu. Denize iniş törenine denizcilik sektörünün önemli temsilcileri katıldı. Projenin detay tasarımları, üç boyutlu modellemeleri ve üretim resimleri de grup şirketi olan Norse Dizayn tarafından hazırlandı.

TÜRKİYE-NORVEÇ YAKINLAŞMASI SEKTÖRE KATKILAR SAĞLADI

Norse Grup Şirketleri Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Sungü, yaptığı konuşmada, projelerin sektöre önemli

katkılar sunduğunu dile getirerek, "Son yıllarda gemi inşa alanında hız kazanan Türkiye-Norveç yaklaşması şüphesiz sektörümüze önemli katkılar sağladı. Bizler de bu süreçte Türk-Norveç ortaklığıyla kurulan Norse markamızın temellerini attık. Kısa sürede önemli projelere imza atarak iki ülke arasındaki ilişkinin gelişmesine de katkılarda bulunduk. Serüvenimiz Norveçli balık çiftlikleri için çok maksatlı servis botları inşa ederek başladı" dedi.

YÜZDE 100 ÇEVRECİ ÇÖZÜM

Hydra'nın denize inmesinden dolayı heyecan duyduklarını dile getiren Sungü, projeye ilgili detayları şöyle paylaştı: "Feribotumuz dünyanın ilk hidrojenle çalışan feribotu olma özelliği taşıyor. Bu projeler iki eş projeden oluşmaktaydı.

İlki tamamen elektrikle çalışan fakat hidrojen sistemine hazır olarak inşa edilen bir feribottu. Onu da burada inşa ettik ve 2 ay önce Norveç'e yolculadık. Norveç'te hidrojen teknolojisi tamamlandığında bu projeler dünyanın ilk hidrojenle çalışan feribotları olacak. Feribotlarımız 80 araç taşıma kapasitesine sahip aynı zamanda da 299 yolcu taşıyor. İnşa

süreci yaklaşık 11 ay sürdü. Tüm ekibime ve tedarikçilerime teşekkür ediyorum. 2014 yılında yine Norveç'in öncülüğünde ilk elektrikle çalışan feribot inşa edilerek Norveç iç sularında seyre başladı.

O feribottan sonra hızlı bir şekilde yenilenebilir enerji olarak görülen baterili feribotların üretimine devam edildi. Buradaki teknoloji biraz daha farklı çünkü hidrojen sistemi yüzde 100 çevreci bir çözümdür. Baterili sistemlerde bir süre sonra bir atık oluşabiliyor. Hidrojenle bu gibi problemlerin önüne geçmeye çalışılıyor."

NORVEÇ'İN İHRACATIMIZDAKİ PAYI YÜZDE 25 CİVARINDA

Törene katılan Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven ise, Hydra'nın denize inmesinden gurur duyduğunu belirtti. Seven, "Ülkemiz özel yapı gemi ve yat ihracatı konusunda dünyada ilk 10 ülke arasında yer almaktadır. Feribot, fabrika balıkçı gemileri, mega yat inşasında Kuzey Avrupa ülkeleri olmak üzere birçok ülkeye önemli teslimler gerçekleştirerek adından sıkça söz ettirmektedir. Türkiye'nin yapmış olduğu ihracatın kilo fiyatı yaklaşık 1.3 dolardır. Özel maksatlı özel yapı gemi ihracat rakamına baktığımızda mutlaka 10 dolar kilo ihracat birim fiyatı üzerine çıktığını görüyoruz.

Hem inovatif ürünler inşa ediyoruz hem de katma değeri yüksek ürünler ortaya koyuyoruz. Birliğimize kayıtlı bin 200'den fazla firma 2020 yılının ilk 10 ayında 963 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. Bu ihracat tutarı 2019 yılının aynı dönemine göre yaklaşık yüzde 25'lik bir artışı ifade ediyor. Norveç'in ihracatımızdaki payı ise yaklaşık yüzde 25 civarındadır" diye konuştu.

AKARYAKITTA ALTIN ÖDÜL PETROL OFİSİ'NİN

Sosyal medyanın liderlerini buluşturan Social Media Awards Turkey'de 2020 yılının en iyileri açıklandı; Petrol Ofisi üç ödül birden aldı.



Social Media Awards Turkey 2020'de Petrol Ofisi, SocialBrands Veri Analitiği Ödülleri bölümünde Akaryakıt sektöründe Altın Ödül'e layık görüldü. Petrol Ofisi ayrıca Petrol Ofisi Sosyal Lig ile de, Jüri Ödülleri'nde, hem Fikir Önderi ve Fenomen Kampanyası hem de Sayfa ve Topluluk Yönetimi kategorilerinde iki Gümüş Ödül'ün sahibi oldu.

SOCIALBRANDS VERİ ANALİTİĞİ ÖDÜLLERİ'NDE ALTIN ÖDÜL

Petrol Ofisi'nin ilk ödülü, tüm sektörlerden markaların yıl boyunca sosyal medya performanslarını tamamen tarafsız ve veriye dayalı olarak hazırlanan SocialBrands sosyal medya marka endeksi sonuçlarına göre değerlendirildiği SocialBrands Veri Analitiği Ödülleri'nden geldi. Akaryakıt sektöründe rakamlarla sosyal medyanın lideri olan Petrol Ofisi, bu alanda Altın Ödül'e layık görüldü. Social Media Awards Turkey 2020'de lider Petrol Ofisi diğer ödülleri ise sosyal medya sektörünün önde gelen isimlerinden oluşan jüri tarafından 1 Mart 2019 – 31 Mart 2020 tarihleri arasında gerçekleştirilen sosyal medyadaki en başarılı kampanya ve projelerinin değerlendirildiği Jüri Ödülleri'nden aldı. Jüri Ödülleri'nde Petrol Ofisi Sosyal Lig, hem 'Fikir Önderi ve Fenomen

Kampanyası' ve hem de 'Sayfa ve Topluluk Yönetimi' kategorilerinde iki Gümüş Ödül birden kazandı.

“VERİ ANALİTİĞİ İLE GELEN ALTIN ÖDÜL ÇOK DEĞERLİ”

Petrol Ofisi'nin iletişim stratejisini belirlerken, 'müşteri odağı ve içgörü' ile 'veri' konularına çok özen gösterdiğine vurgu yapan Petrol Ofisi CMO'su Beril Alakoç, şu açıklamalarda bulundu: “Datadan beslenen içerik stratejisine çok inanıyoruz.

İnsanlar ancak ve ancak ilgi duydukları, kendilerine yakın ve doğru buldukları içerikleri izliyor. Bu sebeple markanın odakta olduğu içerikler değil, insanların odakta olduğu ancak markaya çapalanmış, marka amacına hizmet eden, gerçek ve samimi içerikler üzerine çalışıyor, yatırımlarımızı da bu yönde yapıyoruz. Bu içerikleri prodüksiyon açısından da çok kaliteli yapmaya özen gösteriyor, marka yatırımlarımızı da gittikçe artırıyoruz. Bu içeriklere en güzel örneklerden biri de; Petrol Ofisi'nin önemli günler için hazırladığı video serisidir.”

“161.8 MİLYON ERİŞİM, 48.2 MİLYON İZLENME, 2 MİLYON ETKİLEŞİM”

Petrol Ofisi sosyal medya içeriklerde önemli günler paylaşımlarının sadece 2020 yılı rakamlarına bakıldığında dahi bir başarı görüldüğünü ifade eden Alakoç, “2020 yılında Önemli Günler serisindeki 10 paylaşımımız 74.1 milyon erişim, 23.4 milyon izlenme ve 684 bin etkileşime ulaştı. 2018 yılından bu yana gerçekleştirdiğimiz tüm Önemli Günler paylaşımları ise toplamda yaklaşık 185 milyon erişim, 55 milyon izlenme ve 2.5 milyon etkileşime sahip. Veri konusunda ise; her ay yayınladığımız içeriklerin sosyal araştırma datalarını analiz edip, ilgi çekenlerin sayısını artırırken, daha az ilgi çekenleri değiştirip güncelliyoruz.



SocialBrands Veri Analitiği Ödülleri'nden aldığımız bu Altın Ödül de bizler için çok değerli. Markamız ve iletişim stratejimiz açısından bize doğru yolda olduğumuzu gösteriyor. Bu da bizi daha iyi işler yapmak için motive ediyor.

PETROL OFİSİ SOSYAL LİG ÖDÜLE DOYMUYOR

Alakoç, aldıkları bir diğer ödülde de gurur duyduklarını ifade ederek konuşmasını şöyle sonlandırdı: “Türkiye'de fantezi futbol oyunlarının 1 numarası ve pazarlama alanında da örnek vaka konumundaki Petrol Ofisi Sosyal Lig de, markamız ile müşterilerimiz arasında interaktif bir iletişim platformu işlevi ile sürdürülebilir etkileşim alanında önemli, yeni ve farklı bir baz oluşturdu.

Bu platform ve ürettiğimiz kaliteli içeriklere verdiğimiz önem, benzersiz bir deneyim sunuyor ve yarattığı bu fark ile birçok platformda defalarca takdir görerek ödüller kazanıyor. Petrol Ofisi Sosyal Lig'in Social Media Awards Turkey 2020'de, sosyal medya sektörünün önde gelen isimlerinden oluşan jürinin değerlendirmeleri ile oluşan Jüri Ödülleri'nde de iki farklı kategoride birden Gümüş Ödül'lere layık bulunması da bizler için ayrı bir gurur kaynağı oldu.”

VOLVO PENTA, NORVEÇ'İN ELEKTRİKLİ FERİBOTLARINI GÜÇLENDİRİYOR

Sefine Tersanesi, Norveç için üretilecek elektrikli feribotlarda, Volvo Penta'nın IMO III sertifikalı marin jeneratör setlerini kullanacak.



Sefine Tersanesi, Norveçli operatör Boreal'e her biri iki Volvo Penta D13 MG IMO III jeneratör seti (jeneratör seti) tarafından desteklenen beş elektrikli feribot tedarik etmek için prestijli bir anlaşma imzaladı. Feribotlar, Oslo fiyordunun iç tarafındaki adalara çalışacak ve seferler gün boyunca sürecek. Multi Maritime tasarımı gemilerin her biri 35 metre uzunluğa, sekiz metre genişliğe ve 350 kişiye kadar kapasiteli iki yolcu güvertesine sahip olacak. Feribotlar DNV-GL Klas yönetmeliklerine göre inşa edilecek.

Bugünün enerji depolamadaki sınırlamaları göz önüne alındığında, feribotlar elektrik olsa da, ihtiyaç duymaları halinde gemiler, Volvo Penta'nın IMO III dizel çözümü sayesinde menzil genişletme gücüne geri dönebilecekler. Bu, seyahat programının ve yolcu güvenliğinin bozulmamasını sağlayacak. Feribotlarda bulunan bataryalar, Volvo Penta

jeneratör setleri tarafından sağlanan ilave elektrikle yeniden şarj edilecek. Yeni feribotlar, Norveç sularındaki tüm yolcu taşımacılığını elektrikli hale getirme niyetinin bir parçası. Tekneler mevcut dizel filosunun yerini alacak ve Volvo Penta yelpazesi için özel olarak tasarlanmamış olsalar da en son IMO düzenlemelerini karşılayacak şekilde tasarlandı. Volvo Penta'nın Türk ekibi, kompakt tasarımıyla daha basit hale getirilen kurulum ve devreye alma işlemlerine yardımcı oluyor. Volvo Penta jeneratör setleri, feribotların kendi kontrol sistemlerine bağlanır ve karbondioksit emisyonlarını ve partikül maddeyi yüzde 90'a kadar azaltan fosil içermeyen bir yakıt olan su ile işlenmiş bitkisel yakıt (HVO - EN 15940) ile çalışmak üzere onaylandı. IMO III jeneratör setleri bu yılın sonlarında tedarik edilmeye başlanacak ve son iki jeneratör, 2021 yılının ortasına kadar teslim edilecek. Her jeneratör seti 265 kW elektrik enerjisi sağlayacak.

Volvo Penta'nın Türkiye Satış Müdürü Mehmet Belibağlı, "Bu bizim için çok heyecan verici bir sözleşme. Oslo fiyortlarında çalışmak prestijlidir ve Volvo Penta'nın IMO III çözümüne ve elektrifikasyonu ile sürdürülebilir tahrik sistemlerini teşvik etmek için süregelen hırslarımıza yüksek bir profil kazandırır" dedi. Volvo Penta Proje Müdürü Jacob Vierø ise, seçici katalitik indirgeme (SCR) tabanlı IMO III jeneratörlerinin son derece kompakt olduğunu kaydederek şunları söyledi: "Sadece bu değil, sistemimiz baştan itibaren birlikte çalışmak üzere tasarlandığından daha fazla verimlilik sunuyor. Bu 'tek durak noktası' yaklaşımı, tüm bileşenleri sıkı bir şekilde paketlememizi sağlayarak kolay kurulum ve bakım sağlıyor."

HER UYGULAMA İÇİN BİR IMO III ÇÖZÜMÜ

Volvo Penta, Volvo Penta IPS, içten takmalı dizel, deniz jeneratör seti ve yardımcı uygulamalar için bir IMO III motor yelpazesi sunuyor. Seçici Katalitik İndirgeme (SCR) egzoz son işlem teknolojisine dayanan sağlam çözüm, en zorlu deniz koşulları için tasarlandı. IMO III çözümü, zorlu deniz koşullarını karşılayacak şekilde uyarlandı ve Volvo Penta'nın araştırma tesislerinde ve ticari müşteri uygulamalarında kapsamlı bir şekilde test edildi.

Motorlara ve jeneratör setlerine takılan SCR son işlem sisteminin en büyük avantajı, NOx'i yüzde 75'e kadar azaltırken, yüksek motor gücü ve verimliliği sağlaması... Ek olarak sistem, motor verimliliğini ve sürdürülebilirliği korurken, yüksek kükürtlü yakıtla başa çıkacak ve yüksek karşı basıncı sürdürecektir şekilde inşa edildi.

MSC, GEBZE-TRİESTE ARASINDA EXPRESS SERVİS BAŞLATIYOR

Mediterranean Shipping Company (MSC), Avrupa'ya kara nakliyesine alternatif ve ekonomik avantajlar sağlayan yeni bir EXPRESS servis başlatıyor.



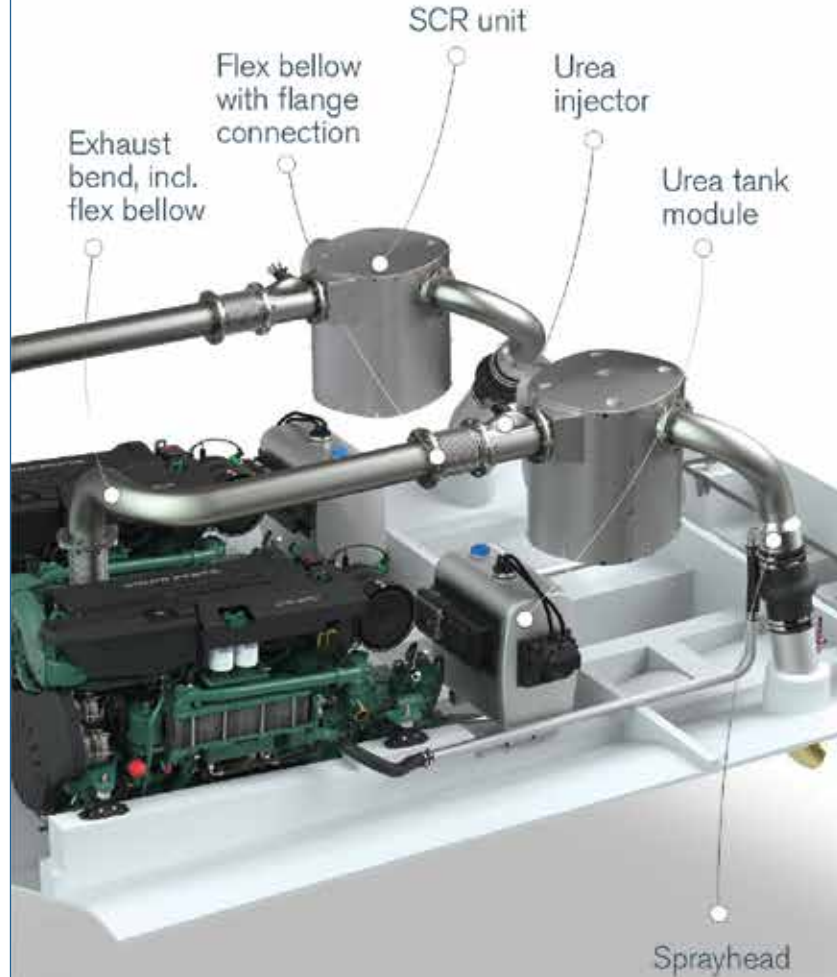
MSC, 2019 yılında Avrupa içi kapı teslim taşımacılık için İzmir'den başlattığı geniş ve hızlı dağıtım ağına sahip "TRİESTE EXPRESS" servisine bir yenisini daha ekliyor. İzmir'den

sonra Gebze'den de Trieste'ye express servis başlatan MSC, ihracat yüklerini en kısa transit süreler ile varış noktasına ulaştıracak. TIR ile yapılan karayolu taşımacılıklarına en iyi ve en güvenli alternatif olarak sunulan yeni deniz yolu servisi sayesinde ihracatlar kara sınır kapısı sıkıntısı yaşanmadan gerçekleşecek. Her Cumartesi Gebze Safiport Limanı'ndan çıkarak İtalya - Trieste'ye varacak olan servis, 4 günde Trieste Free Port'ta olacak ve Asyaport üzerinden Safiport'a dönüşünü tamamlayacak. Express Servis ile yükler, MSC gemilerinde yer ve ekipman garantisi ve Anadolu'dan Gebze'ye uzanan, İtalya-Trieste'den tüm Avrupa'ya yayılan tren ağı sayesinde gemi kalkışına müteakip 10-12 gün transit sürelerle adrese teslim edilecek.

9 AVRUPA ÜLKESİNE ERİŞİM

Ayrıca MSC Grubu'nun global demiryolu ağı ile MSC'ye özel trenlerle Trieste'den Almanya, İtalya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Slovenya, Macaristan, İsviçre, Slovakya, Polonya'ya hızlı teslimatlar yapılacak. Yeni Trieste servisinde, ihracat yükleyicileri için alternatif seçenekler sunularak; Smart (akıllı) konteyner, rampası olmayan alıcılar için Cross Docking ve konvansiyonel teslim seçeneği, LCL Servis (parsiyel yükleme), T1, Avrupa'da depolama ve dağıtım gibi tercihe ve ihtiyaca göre lojistik çözümler üretiliyor. Depoları kullanan ihracatçılar, mallarını istedikleri kadar depolayıp, alıcının istediği tarih ve miktara göre 24 saat içerisinde kapı teslim yapabilme imkanına da sahip oluyor. Avrupa'da gümrükleme hizmetlerinin MSC Grubu güvencesiyle gerçekleştirileceği serviste kara sınır kapısında yaşanan aksaklıklar ortadan kaldırılırken; karayolu taşımacılıklarında yaşanan olumsuzluklara da sınırsız ekipman desteği ile son verilecek.

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

BÜYÜK VE ZOR İŞLERE ÇÖZÜM AKYAPAK'TAN

Endüstri 4.0 sürecine yüksek teknoloji ve yüksek kalite sahibi ürünlerle dahil olan Akyapak Makine, dünyanın en önemli tersanelerine müşterilerin ihtiyaçlarını etkin bir şekilde karşılayan makineler üretmeye devam ediyor.



Sac bükme makinelerinin tasarımı, üretim ve satışı konusunda uzman Akyapak Makine, uluslararası pazarda oldukça geniş bir sac büküm makineleri yelpazesi sunuyor. Her uygulama ihtiyacını en iyi şekilde karşılamak için çeşitli tip sac bükme makineleri ürettiklerini söyleyen Levent Akyapak, zorlu bükümler için hassas ve güvenilir çözümler sunduklarını kaydetti. Akyapak "Silindir bükme makinelerimiz 2 mm'den 200 mm'ye plaka kalınlığında ve 500 mm'den 12000 mm'ye sac genişliğinde malzemelerin bükümünü gerçekleştiriyor. Üreticilere bu tür üretim süreçlerinde gereken güvenilirlik, hassasiyet ve otomasyonu sağlamak için tasarlanmış yenilikçi Akyapak modelleri ile imalatçıların ihtiyaçlarını karşılıyoruz" dedi.

GEMİ PROFİLLERİ İÇİN BÜKME MAKİNELERİ...

Profil bükme makinelerinin, özellikle tersaneler ve enerji sektöründe talep gördüğü kaydeden Levent Akyapak bükme makinelerinde güvenilirliğinin yanında, yüksek büküm hızı ile üretkenliği arttırdıklarını söyledi. Akyapak, "APK modellerimizin özelliklerinden biri gemi iskeletlerinde gemi profillerinin bükülmesi için özel olarak tasarlanmış olmaları. Ağır ve bilinen büküm yöntemleri dışında Holland profil bükümü ile L ve T profillerin



de bükülmesi de mümkün. Tek tek bükülen profiller istenildiğinde çift olarak da bükülebilir. Hem manuel hem de modern CNC sistemleri mevcut. Akyapak APK modellerimiz tersanelerde, gemi imalatında kullanılmalarının yanında gemi onarımlarında da tercih ediliyor.

Kullanım kolaylıkları sayesinde en zorlu bükümlerin üstesinden kolayca gelinebiliyor" şeklinde konuştu.

ZORLU MALZEMELER İÇİN GÜÇLÜ ÇÖZÜMLER

Akyapak makinelerinin büyük ve zorlu malzemeler için güçlü çözümler sunduğunun altını çizen Levent Akyapak, teknolojik yatırımları ve yenilikçi Ar-Ge departmanları ile HEB-1000 profili zor yoldan (kılıcına) kıvrıran hidrolik profil kıvrırma makinesi APK 1000 modelinin sektörde bugüne dek yapılmış en büyük hidrolik profil kıvrırma makinelerinden biri olduğunu da hatırlattı. Metal bükmenin yanında delme, kesme ve kaynak çözümleri sunduklarını da paylaşan Levent Akyapak, "Makinelerimiz enerji, inşaat,

otomotiv, denizcilik, havacılık, ısıtma-soğutma, petrokimya, savunma sanayi gibi çok geniş bir alanda uygulamalar ve çözümler sunuyor. Ayrıca Türkiye'de öncüsü olduğumuz CNC profil ve plaka delme, kesme ve markalama makineleri üreterek, Türkiye teknolojisini dünyaya taşıyoruz. Kaynak çözümlerimiz ile kaynak işlerinin daha hızlı ve kolayca yapılmasını sağlayan kolon bom, kaynak pozisyonerleri ve çeviriciler üretiyoruz" dedi.

Akyapak Makine bugün faaliyetlerini 32 bin metrekarelik kapalı alanda sürdürüyor. Akçalar Sanayi Bölgesi'nde üç lokasyonda üretimini sürdüren firma, bu yıl devreye alınan 8 bin 100 metrekarelik ilave tesis yatırımı ile üretim kapasitesinde artışa geçti. Akyapak Makine, Amerika ve Rusya'da satış ve servis hizmetlerini yerinde sunabilmek amacıyla açtığı Akyapak USA ve Akyapak Russia yapılanmalarıyla bayi ve müşterilerine hızlı çözüm sağlıyor. Tampa'da bin 500 metrekarelik showroomu bulunan Akyapak USA lokal teknik servis ve satış ekibiyle hizmet veriyor.

FATMA URUK'TAN 3 GÜNDE 3 DÜNYA REKORU

Serbest dalış sporcusu Fatma Uruk, Meksika'da 3 günde boyunca gerçekleştirdiği 3 dünya rekoru denemesinde de başarıya ulaştı.



Serbest dalışçı Fatma Uruk, ilk gün gerçekleştirdiği paletsiz değişken ağırlık dalışta 72 metre olan rekorunu 77 metreye çekti. Uruk bu mesafe ile 76 metre ile İtalyan dalışçı Michele Tomasside olan erkekler dünya rekorunu da geride bıraktı.

Rekor deneyişlerinin ilk gününde paletsiz değişken ağırlık dalışta 72 metre derinliğe dalarak rekoru eline geçiren Fatma Uruk, ikinci rekor denemesinde çift palet sabit ağırlıkla Rus sporcu Olga Davydovaya ait 65 metre olan rekoru geride bırakmıştı. Uruk, ilk gün kırdığı paletsiz değişken ağırlık yarışta derecesini yükseltmek için Meksika'daki çukurda suya girdi.

Rekorların ardından açıklama yapan Fatma Uruk; "Meksika'dan herkese merhaba. Bugün üçüncü dünya rekor denememizi de başarılı bir şekilde tamamladım. İlk gün yaptığım paletsiz değişken ağırlık kategorisinde 72 metreye çıkardığım rekoru bugün 77 metreye çektim. Çünkü amacım 76 metre olan erkekler rekorunu da kırmaktı. Tüm sponsorlarıma, beni destekleyen herkese teşekkür ediyorum" dedi.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TURMEPA, CENNET KOYLARIMIZIN MAVİLİĞİNİ KORUYOR

TURMEPA atık toplama filosuyla bu yıl da görev başındaydı. Altı teknesiyle cennet koylarımızı korumak için çalışan dernek, milyonlarca litre sıvı atığın denize karışmasını önleyerek toplam 2 milyon 527 bin 830 litre atık alımı gerçekleştirdi.



TURMEPA atık toplama filosu her yıl olduğu gibi bu yıl da başarılı bir sezon geçirdi. Covid-19 salgını nedeniyle geçmiş yıllara oranla tekne sezonu daha geç bir tarihte açılmış olsa da bu gecikme sonucu etkilemedi. Aksine salgın dolayısıyla tekne tatiline artan talep, TURMEPA teknelerine olan ihtiyacı da artırdı. Altı adet atık toplama teknesinden oluşan

TURMEPA filosu talebi karşılamak için yoğun bir şekilde çalıştı. TURMEPA I ve DTO Fethiye tekneleri Göcek'te, TURMEPA II Çeşme'de, TURMEPA D-Marin ve DenizTemiz 4 ise Marmaris Hisarönü Körfezi'nde yat ve turistik teknelerle hizmet vermeyi sürdürdü. Sezon süresince toplam 4 bin 715 teknedan 2.527.830 litre atık alımı gerçekleştirildi.



Atık toplama tekneleri tüm hijyen tedbirleri alınarak uzman personel ile görevinin başındaydı. Salgın tehdidi süresince tekne personeli, şeffaf koruyucu maske, ağız maskesi, gözlük, tek kullanımlık eldiven ve dezenfektan kullandı. İş güvenliği eğitimi kapsamında Covid-19 ile ilgili bilgilendirme işyeri hekimi tarafından kendilerine düzenli olarak yapıldı.

BÜYÜK MARKALARDAN BÜYÜK DESTEK

2006 yılından itibaren ARKAS Holding ve TURMEPA iş birliğiyle çevrenin korunmasına yönelik başlatılan sosyal sorumluluk projesi kapsamında ARKAS Holding'in yapımını ve işletimini üstlendiği ARKAS TURMEPA II adlı atık toplama teknesi, bu yıl da Çeşme koylarının temiz kalması için çalıştı.

SANKO Enerji, TURMEPA'nın mavi mücadelesine dokuz yıldır destek veriyor. Göcek'te yat ve turistik teknelerden atık toplayan TURMEPA I teknesi, SANKO Enerji'nin desteğiyle dokuzuncu yılında da Göcek Körfezi'ni koruma misyonunu sürdürdü.

2016 yılında İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi tarafından TURMEPA'ya devredilen DTO Fethiye teknesi, bu yıl da kirliliğin önlenmesi ve biyolojik çeşitliliğinin korunması için TÜPRAŞ sponsorluğunda Göcek'te hizmet verdi. TURMEPA'nın Persil ile 2019 yılında başlattığı iş birliği bu yıl da devam etti. Persil, Marmaris Körfezi'ndeki teknelerden sıvı ve sintine atıklarını toplamak amacıyla hizmet veren DENİZ TEMİZ-4 adlı atık alım teknesinin sponsorluğunu üstlendi.



HAYDARPAŞA LİMAN HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

Güvenilir Ortak & Profesyonel Hizmet
Reliable Partner and Professional Service

www.limangumrukleme.com



İddia ediyoruz; kaliteli, istikrarlı ve en ekonomik olan biziz... Bizimle çalışın, giderleriniz %50 azalsın...

- || Türkiyenin tüm limanlarında gemi acentelik servisleri
- || Boğaz acentelik hizmeti
- || Tüm konteyner hatlarına line hizmeti
- || Geçici kabul hizmeti
- || Lashing/unlashing hizmetleri
- || Tayfa transferleri
- || Tüm limanlarda gümrük hizmetleri
- || Gemi operasyon ve puantörlük hizmetleri
- || Özet beyan tescili
- || Ambar onayları
- || Raporlamalar
- || Liman hizmetleri

MERKEZ OFİS: DURLUPINAR MAH. YUMURTACI ABDİBEY CAD. TEKNİK YAPI CONCORD 1. ETAP A BLOK NO: 15 K: 6 D: 52 FİKİRTEPE / KADIKÖY / İSTANBUL

TEL: +90 216 337 83 71 / haydarpasa@limangumrukleme.com

KÜRESEL İKLİM KRİZİ VE TÜRKİYE

Ülkemizin de içerisinde yer aldığı Akdeniz Havzası, küresel iklim değişikliğine karşı yerkürenin en hassas bölgelerinden birisidir. Akdeniz Havzası'nda gerçekleşecek 2°C'lik bir sıcaklık artışı, beklenmeyen hava olayları, sıcak hava dalgaları, orman yangınlarının sayısında ve etkisinde artış, kuraklık ve bunlar dolayısıyla biyolojik çeşitlilik kaybı, turizm gelirlerinde azalma, tarımsal verim kaybı ve en önemlisi kuraklık olarak etkilerini hissettirecektir.

WWF-Türkiye'nin gerçekleştirdiği Türkiye'nin Yarınları Projesi Sonuç Raporu'na göre iklim değişikliğinin başlıca etkileri şöyle olacak: Sıcaklık artışı 2030'lu yılların sonuna kadar sınırlı kalacak, bu dönemden sonra hızlı bir artış gözlenecek, mevsimsel ve bölgesel farklılıklar göstermekle beraber sıcaklık artışının kış mevsiminde 4°C, yazın ise 6°C civarına ulaşması bekleniyor (1960-1990 döneminde göre). Kış yağışlarında Türkiye'nin genelinde azalma görülürken, bir tek Kuzey Anadolu'nun doğu yarısında yağışlarda artış görülecek.

2011 yılında yayımlanan İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı da, Türkiye'de yıllık ortalama sıcaklığın gelecek yıllarda 2,5°-4°C artacağını, artışın Ege ve Doğu Anadolu Bölgeleri'nde 4°C'yi, iç bölgelerinde ise 5°C'yi bulacağını öngörürken, Türkiye'nin yakın gelecekte daha sıcak, daha kurak ve yağışlar açısından daha belirsiz bir iklim yapısına sahip olacağını ortaya koyuyor. İklim Değişikliği Eylem Planı, Türkiye'nin özellikle su kaynaklarının azalması, orman yangınları, kuraklık ve çölleşme, bunlara bağlı ekolojik bozulmalar gibi olumsuz etkilerden önemli ölçüde etkileneceğini öngörüyor.

2019 yılında Deniz Kültürü Derneği tarafından yapılan İklim Değişikliği Kurultayı'nın sonuç Bildirgesi'nde yer alan önemli ve dikkat çekici başlıklar ise şöyle: Kurultayda; atmosferde

başta karbondioksit olmak üzere sera gazlarının artmasının başlıca nedeninin insan olduğunu söyleyen bilim insanları, özellikle enerji üretimi ve ulaşımda fosil yakıt kullanımının yanı sıra arazi kullanımındaki değişiklikler, ormansızlaşma, tarım ve atıklar gibi insan faaliyetlerinin sera gazının oluşmasına neden olduğunun altını çizdiler.

Sera gazlarının, güneş ışınları ile ısınan yüzeylerden karasal ışıma ile atmosfere yayılan uzun dalga boyundaki ısı enerjisinin atmosferi geçerek, uzaya yayılmasını engellediği ve dünyanın ısınmasına neden olduğunu söyleyen uzmanlar, sera etkisi olarak da adlandırılan bu olay sonucunda sıcaklıkların artmasına ve buna bağlı olarak iklimlerin değişmeye başladığına işaret ettiler. Dolayısıyla iklim değişikliklerine bağlı olarak sıcak hava dalgalarının, şiddetli sağanak yağışların, sel ve taşkınların, kuraklıkların, fırtına, hortum ve don olaylarının sayısında, tekrarlanmasında ve şiddetinde artışlar oluyor.

PARİS ANLAŞMASI

Kyoto Protokolü'nün 2020 yılında sona erecek olması sebebiyle, 2015 yılında Fransa'nın Paris kentinde gerçekleştirilen 21. Taraflar Konferansı'nda (COP21), 2020'den sonra geçerli olacak Paris Anlaşması kabul edilmişti.

Anlaşma, 5 Ekim 2016 itibarıyla, küresel sera gazı emisyonlarının %55'ini oluşturan en az 55 tarafın anlaşmayı onaylaması koşulunun karşılanması sonucunda, 4 Kasım 2016 itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise Paris Anlaşması'nı, 22 Nisan 2016 tarihinde, New York'ta düzenlenen Yüksek Düzeyli İmza Töreni'nde 175 ülke temsilcisiyle birlikte imzalamış, ancak henüz taraf olmamıştır.

Kısaca özetlediğimiz "İklim Değişikliği" konusunu bir de uzmanlarına sorduk. NTV'de hava durumunu sunan İTÜ

Meteoroloji Bölümü'nden yüksek mühendis olarak mezun olan Gökhan Abur son durumu bizler için derledi. Diğer taraftan Türkiye'nin ilk kutup araştırma merkezi olan İstanbul Teknik Üniversitesi Kutup Araştırmaları Uyg-Ar Merkezi'nden Dr. Bilge Tutak ve İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden ve TÜBİTAK MAM Kutup Araştırma Enstitüsü'nden Doç. Dr. Burcu Özsoy bölgede yaptıkları çalışmalarını Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdiler.

DOÇ. DR. BURCU ÖZSOY, DR. BİLGE TUTAK: ARKTİK VE ANTARKTİK DENİZ BUZU VE KARASAL BUZULLARINDA ERİME

İklim değişikliğinin etkisini giderek artırdığı ve dünyanın farklı bölgelerinde farklı etkiler ile ortaya çıkan günümüzde belki de tüm dünyanın dengelerini etkileyen en önemli iklim olaylarından birisi de deniz buzu ve karasal buzullar üzerinde gerçekleşiyor. Deniz buzları kısa dönemli ve uzun dönemli olmak üzere hem Arktik, hem de Antarktik Bölgesi'nde bulunuyor. Karasal buzullar ise hem kutup bölgeleri, hem de kutup bölgelerine yakın enlemlerde ve yüksek bölgelerde mevcut. Ancak iklim değişikliği sonucu artan hava ve deniz suyu sıcaklıkları ile her hem deniz buzları, hem de karasal buzullar ciddi kayıplar yaşamakta.

Deniz buzları açısından incelendiğinde özellikle Arktik Okyanusu'nda deniz buzu miktarında önemli ölçüde kayıplar yaşanıyor. 2020 yılının Ekim ayı 1981 – 2010 ortalamasına göre tüm zamanların en büyük deniz buzu kaybının yaşandığını gösteriyor. 1981 – 2010 ortalama değerlerine göre Ekim 2020'de deniz buzu %40'lık bir kayıp ile karşı karşıyayız.

Bu eğilim devam ettiği takdirde Arktik deniz buzu 2100 yılına kadar %10 ve altında bir alansal kapsama düşmüş olacak. Ayrıca deniz buzu açısından tek önemli olan alansal kayıplar da değil. Alansal kayıp ile birlikte kalıcı olarak bulunan buzların yaşları da



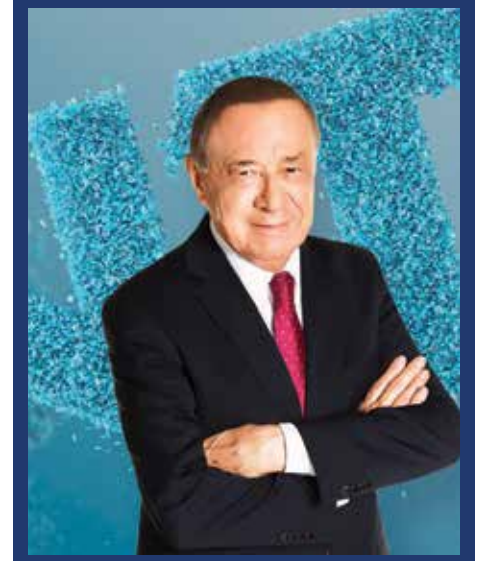
DOÇ. DR. BURCU ÖZSOY

İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ / TÜBİTAK MAM KUTUP
ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ



DR. BİLGE TUTAK

İTÜ GEMİ VE DENİZ TEKNOLOJİSİ MÜHENDİSLİĞİ
ÖĞRETİM ÜYESİ / İTÜ KUTUP ARAŞTIRMALARI UYG-
AR MERKEZİ (POLREC)



GÖKHAN ABUR

METEOROLOJİ YÜK. MÜH. / NTV HAVA DURUMU
SUNUCUSU

genleşiyor. Yani binlerce yıldır var olan buzlar kaybolduğundan yerine sadece birkaç yıllık buz tabakaları geçiyor. Deniz buzunun ömrünün kısalması ve kapladığı alanın Arktik Okyanusu'nda azalıyor olması ve yeni ticaret rotalarının devreye girmesi denizcilik açısından maliyetleri düşürecek olsa da, artan hava ve deniz sıcaklıkları ile birlikte okyanus akıntılarında katılan toplam tatlı su miktarı ve yükselen su seviyeleri ile orta ve uzun vadede iklim açısından çok daha büyük olumsuz etkileri beraberinde getirecektir.

Arktik Okyanusu'nun aksine, Antarktika kıtası ve Güney Okyanusu'nda deniz buzu miktarlarında bazen azalmalar görülsede güncel olarak deniz buzu alanında büyük bir kayıp görülmemektedir. Ancak Arktik Okyanusu için bahsettiğimiz deniz buzu gençleşmesi ve incilmesi durumu Antarktika için de geçerli. 2017 yılında Larsen C buz sahanlığından kopan 5800 km² büyüklüğünde ve 200 m kalınlığındaki A68 icebergi yaşanan en yakın tarihli kayıplardan. Ancak Antarktika için daha tehlikeli olabilecek bir durum büyük karasal buzulların yapısal olarak zayıflamış olması.

Bu yapısal zayıflamalar durmazsa çok büyük kütleli karasal buzul kayıplarının

yaşanması söz konusu. Bu karasal buzullarda yaşanacak değişimin en büyük tehlikesi ise küresel su seviyesinin yükselmesi üzerindeki etkisi olacak. Karasal buzullar ile ilgili önemli bir diğer sorun ise permafrost, yani donmuş topraklarda görülmeye başlanan erimeler. Permafrostlar üzerinde görülen erimenin en büyük etkisi ise içlerinde yıllardır saklı kalmış olan sera gazlarından biri olan metan gazının atmosfere salınması. İklim değişikliği ile deniz buzları ve karasal buzulların erimesi birbirini karşılıklı olarak tetikleyen ve kısır döngü üreten bir sistem.

Buzulların erimesi arttıkça okyanuslara katılan hem soğuk, hem de görece tatlı olan su miktarı artmakta. Bu sebeple de okyanuslarda bulunan akıntı rejimlerinde kritik değişimler ortaya çıkmakta. Okyanusların iklim üzerindeki etkisi ise en basit bağlamda üzerinde yaşam olan bölgelerde iklimin değişmesine sebep olmaktadır.

Amerikan Ulusal Oşinografi ve Atmosfer Dairesi (NOAA) verilerine göre deniz buzu ve karasal buzulların erimesinin de önemli etkisi ile 1880 yılından günümüze kadar denizlerde tespit edilen su seviyesi artışı şimdiden 20 – 25 cm mertebesine ulaşmış durumda.

Bu değişimin yarısından fazlası ise 1995 yılından günümüze kadar ortaya çıktı. Yani küresel su seviyesi daha da hızlanarak artış gösteriyor.

Yaşadığımız sorun “Küresel Isınma” ya da “İklim Değişikliği” isimleri ile anılırken şimdilerde ise “İklim Krizi” olarak anılmaya başlandı. Kriz gerçek boyutlara ulaştı. Geleceğe yönelik tahminlere gerek kalmadan halihazırda durum bile oldukça büyük problemleri ortaya çıkarıyor ve çıkarmaya devam edecek.

Özellikle sera gazlarının doğaya salınımı ve etkisi azaltılmazsa krizin felakete dönmesi tam bir an meselesi. Bu noktada ümidimizi yitirmemize tabii ki gerek yok. İlk yapmamız gereken “İklim Krizi”nin gerçekliğini ve etkilerinin tüm dünyayı farklı şekillerde de olsa etkilediğini kabul etmek. Sonrasında çözüm çok daha kolay.

GÖKHAN ABUR: KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİN NEDENLERİ

Atmosferin genel yapısı içinde havayı ısıtan karbondioksit, ozon ve su buharının miktarları önemlidir. Örneğin karbondioksit miktarı % 0.003 geçmemelidir. Bunu dengeleyen ise, ormanlar ve yeşil alanlar, okyanuslar ve denizler, kutuplar ve orta enlemlerde

bulunan buzullar ve toprak hepsi birlikte atmosfer içindeki fazla miktardaki karbondioksiti emerek dengeyi sağlamaya çalışır. Sanayi ve ısıtmada kullandığımız fosil yakıtlar içindeki karbonun havaya salınması ve havadaki oksijenle birleşerek karbondioksiti oluşturması ortamdaki dengenin bozulması ile küresel ısınmayı hızlandırır.

Küresel iklim değişikliğine etki eden faktörler:

1. Ormanlar ve yeşil alanların daralması kişi başına düşen yeşil alan miktarının azalması.
2. Yanlış seçilen yerleşim yerleri ve betonlaşan alanlar.
3. Okyanus ve denizlerin kirlenmesi sonucu karbondioksit ile beslenen mikro organizmaların yok olması.
4. Kutuplardaki buzların erimesi ekvator ve kutuplar arasındaki sıcaklık farkının azalması sonucu okyanus akıntılarının yavaşlaması, küresel ısınma sonucu hava ve deniz suyu sıcaklıklarının yükselmesi buzların erimesi ve içindeki karbondioksitin açığa çıkması ısınmayı daha da hızlandıracak ve buzlar azalmaya devam edecektir. Atlantik ve Pasifik'teki sıcak ve soğuk akıntılar dünya iklimi için önemlidir. Bu akıntılar belli bir hızla akması kutup halkası civarında bulunan çok soğuk arktik havanın aşağı enlemlere inmesini engeller. Arktik havanın inmesini engelleyen bir diğer sistem de arktik hava ile polar hava arasında oluşan arktik cephe dir. Dünyayı bir çember gibi saran bu soğuk cephe çok soğuk havanın orta enlemlere inmesini önlemeye çalışır.

Atlantik üzerinde belli zamanlarda zayıflayan bu cephenin oluşturduğu derin oluk Biskayn Körfezi'ne kadar inerek açıkta kuvvetli karayel, kıyıda ise kuvvetli lodos ve ani rüzgar kayması ile bölgeyi etkiler. Kara üzerinde normalde görmediğimiz bu derin oluk, son yıllarda Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri'ni etkilemeye başladı. Küresel iklim değişikliğine bağlı olduğunu

düşündüğümüz bu olay ani soğuma kuvvetli kar fırtınası ve diğer olumsuz hava koşulları ile kendisini hissettirmeye başladı. Amerikalılar bu olaya kutup kırbacı adını verdiler. Kasım 2020'de buna benzer bir soğuk oluk Kuzey Avrupa, Balkanlar ve Rusya'yı da etkileyebilir.

5. Okyanusların ısınması sonucu oluşan El Nino, soğuması sonucu oluşan La Nina'nın etkileri.

LA NINA: Okyanusların soğuması sonucu 4 ila 7 yıllık periyotlarla oluşan bir doğa olayıdır. 2020 La Nina senesi olmasına rağmen henüz oluşmadı, % 60 olasılıkla Kasım ayında bekleniyor. Denizin üzerindeki hava dünyanın neresinde olursanız olun daima kara üzerindeki havadan daha sıcaktır. O nedenle kara bu dönemlerde daha da soğuyacağı için kış soğuk geçer. Denizler henüz soğumadı, o nedenle de özellikle ülkemize kışın gelmesi gecikti. Kasım - Aralık aylarında beklediğimiz soğuma ile kış koşulları görülebilecektir.

EL NINO: İspanyolların verdiği isimle yaramaz çocuk 2 ila 4 yıllık periyotlarda okyanusların ısınması sonucu oluşan ve denizin aşırı ısınmasına bağlı olarak iklim koşullarının tamamen değişmesine neden olan bir doğa olayıdır. Genel sirkülasyon rüzgarları yön değiştirir, kuvvetli fırtınalar ve kararsız hava koşulları daha da kuvvetlenir, tropikal fırtınaların sayısı ve şiddetleri artar, kuraklık aşırı seller ve hortumlar dünya genelinde daha sıkça görülür. Küresel iklim değişikliğine bağlı olarak hava sıcaklıklarının yükselmesi deniz ve okyanusların da hızlı ısınmasına neden olacağından kararsız hava koşulları daha sık görülecektir.

6. Genel sirkülasyon rüzgarları: Alizeler ortalama hızları 15- 20 knot olan 30. enlemlerden Ekvatora doğru kuzey yarı kürede NE, güney yarı kürede SE yönlü düzgün rüzgarlardır. Alizelerin yön değiştirmesi ve hızlanması bir tropikal fırtınanın habercisidir (hızı 64 Knot'ı geçerse Atlantik'te hurracane, Pasifik'te Typhoon, Hint Okyanusu'nda siklon). Batılı rüzgarlar

30 derece enlemlerindeki yüksek basınç alanlarından, 60 derece enlemlerindeki alçak basınç alanlarına doğru kuzey yarı kürede SW, güney yarı kürede NW yönlü düzgün olmayan, zaman zaman fırtına boyutlarına çıkabilen sıcak rüzgarlardır. Son yıllarda tropikal kuşakta havanın daha fazla ısınması bu rüzgarların taşıdığı sıcak havanın etkisini arttırmakta ve geldiği bölgede daha uzun süre kalmasına neden olmaktadır. Kuzeyli soğuk polar rüzgarlar, kutup bölgesindeki yüksek basınç alanlarından 60 derece enlemlerindeki alçak basınç alanlarına doğru kuzey yarı kürede NE, güney yarı kürede SE yönlü düzgün olmayan, zaman zaman fırtına boyutlarına çıkabilen soğuk rüzgarlardır. Okyanusların geniş alanlar kapladığı güney yarı kürede yön değiştirmez, ama kuzey yarı kürede gezici alçak ve yüksek basınç alanlarından dolayı NE (poyraz), NW (Karayel) N (Yıldız) yönlerinden esebilir. Deniz ve karanın yeteri kadar ve zamanında soğumadığı aylarda bu rüzgarların taşıdığı soğuk hava, bölgede kararsız hava koşullarına neden olur.

Kararsız hava koşulları deniz ve havanın hızlı ısınması ve yukarı seviyedeki soğuk hava ile karşılaşması sonucu gelişen cumulonimbus bulutlarının oluşturduğu kuvvetli sağanak yağışlar, dolu, hortum ve kuvvetli rüzgar ve rüzgar sağanakları ile belli olur. Son yıllarda ülkemizde özellikle Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarında görmeye başladığımız kuvvetli sağanaklar seller, su baskınları, hortum ve büyük buz parçalarının yağışı küresel iklim değişiminin bir göstergesidir. Küresel ısınma sonucu akıntılarının zayıflaması ve giderek durma noktasına gelmesi, Kutup bölgesinde bulunan çok soğuk arktik havanın 35 derece enlemlerinin altına inmesine neden olacak ve kuzey yarı küre ve özellikle Avrupa son 1000 yıl içinde iki kez görülen 1100-1200 ve 1600-1800 yılları mini buzul çağına yeniden girebilecektir. Küresel iklim değişikliğinin etkilerini yavaşlatmak için öncelikle denizlerimizi temiz tutmaya, şehirlerde betonlaşmaya son vermeye ve yeşil alanları yok etmek değil, çoğaltmaya çalışmalıyız...

ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

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

IBIA 2020 YILLIK TOPLANTISI ONLINE OLARAK YAPILDI

3-5 Kasım tarihleri arasında gerçekleşmesi beklenen IBIA 2020 Yıllık Toplantısı, teknik aksaklıklar sebebiyle 10-13 Kasım tarihleri arasında gerçekleştirildi. Sektörden önemli isimlerin yer aldığı ve 23 panelden oluşan etkinlik zorlu pandemi koşullarının bir gereği olarak bu sene ilk defa online olarak gerçekleşti.



Katılımcıların online panel deneyiminden olabilecek en yüksek verimi alabilmeleri adına, IBIA için özel olarak geliştirilmiş aplikasyon aracılığıyla katılımcılar panel ve konuşmalara katılabilmenin yanı sıra aynı zamanda paneller arasında network geliştirme şansına da erişti.

Etkinliğin ana tema konuşmasını Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sektörü Kitack Lim gerçekleştirdi. IMO'nun 2020'de gerçekleşmesini planladığı dönüşümün başarıya ulaşmasında büyük bir rolü olan bunker sektörünü tebrik eden Lim, sıfır karbonlu yakıtlar üzerine yapılan çalışma ve gelişimlerin önemini de vurguladı.

Karşılama konuşmacılarından IBIA ve IMO temsilcisi Unni Einemo pandemi boyunca sektörü ilgilendiren konularda düzenlenmiş online toplantılar ve online eğitimleri de kapsayan IBIA'nın bu seneki çalışmalarından bahsetti. IBIA Başkanı Henrik Zederkof da IMO'nun seragazi hedeflerine değinirken "Çözüm bulmak ve bu koymuş olduğumuz bu hedeflere ulaşabilmek adına gereken ürün ve becerileri geliştirmek için, şirketler, kuruluşlar, iş alanları ve segmentler arasında ortaklık kurmamız gerekir" şeklinde konuştu.

ŞADAN KAPTANOĞLU: YAKIT BİZİM ANA ENDİŞEMİZ DEĞİL

Son karşılama konuşmasını BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu gerçekleştirdi. Gelecekte sektörü nelerin beklediğini öngörmek oldukça zorken pandeminin de etkisiyle 2020 senesinde durumun oldukça zorlaştırdığını belirtti. Geçmiş yıllarda BIMCO'nun başardıklarından ve karşılaştığı zorluklardan bahseden Kaptanoğlu sözlerine şu şekilde devam etti: "Bugüne baktığımızda yakıt bizim ana endişemiz değil. Yolda kalan denizciler, karantina, korona testleri, iptal edilen uçuşlar, vize sıkıntıları, taşıma operasyonlarının güvenliği gibi endişelerimiz var". Konuşmasında iklim değişimi, emisyon azaltma hedefleri ve konuyla ilgili yönetmeliklere de yer veren Kaptanoğlu, karbonsuz bir gelecek için deniz endüstrisinin hızla hareket etmesi gerektiğini belirterek konuşmasına son verdi.

MUSTAFA MUHTAROĞLU: YAKINDA TÜRKİYE'DE LNG TEDARİK EDECEK

İlk gününde açılış konuşmaları ve genel bakış konuşmalarının yapıldığını etkinliğin ikinci gününde Asya-Pasifik, Avrupa-Orta Doğu-Afrika ve Amerika olarak ayrılmak üzere bölgesel paneller gerçekleştirildi. Panellerin Avrupa-Orta Doğu-Afrika ayağında konuşan panelistlerden biri de Energy Petrol'ün sahibi IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Muhtaroglu oldu. Muhtaroglu, bunker alıcıları ve tedarikçileri ile bölgedeki son gelişmeleri ve yakın geleceğe yönelik öngörülerini paylaşmak üzere bir araya geldi. Panelin sonrasında katılımcıların sorularını yanıtlayan



Muhtaroglu; sektörde başarılı olabilmek için en önemli elementlerden birinin doğru insanları bulmak olduğunun altını çizerken, yakın gelecekte Türkiye'nin de LNG tedarik etmeye başlayabileceğini belirtti.

Bölgesel panellerin düzenlendiği etkinliğin ikinci gününde, Avrupa-Orta Doğu-Afrika bölgesinde IMO 2020 yasasının konuşulduğu, Mehmet Hakan Tüfekçi'nin de panelistlerden biri olduğu regülasyon panelinin ardından Supramar Shipping'in Yönetim Müdürü Bahadır Tonguç'un ve Deniz Ticaret Odası üyelerinden Burak Akartaş'ın da yer aldığı sektöre genel bakış açılarının sunulduğu panelin ardından konukların sorularına yer verildi.

Etkinliğin üçüncü gününde endüstrinin önde gelenlerine bir araya geldiği paneller devam ederken, Cockett Marine Oil CEO'su Cem Saral ve Dynamar'ın Kıdemli Kredi Analisti Hasan Öztürk de öngörü ve görüşlerini katılımcılarla paylaştı. Son günün son etkinliği "Deniz Taşımacılığında Kadın" olurken Kaptan Ada Ezgi Başer'in de aralarında bulunduğu sektörün önde gelen kadınları, sektörde cinsiyet dengeleri başta olmak üzere, denizci kadınların yaşadığı zorluklar üzerine konuştular.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Boş konteyner krizi yaşanıyor...



EMRE ELDENER *

Küresel salgının boyutları ne yazık ki beklediğimiz gibi inişe geçmedi. Hatta soğuk havalarla birlikte tüm dünyadaki ve ülkemizdeki vaka sayılarında patlama yaşandı. Bu yükseliş diğer sektörlerdeki etkilerinin yanı sıra uluslararası bir platformda faaliyetlerimizi sürdürmeye çalıştığımız için biz lojistikçileri daha da fazla ilgilendiriyor.

Salgının ilk zamanlarındaki ülkeler bazında tamamen kapanmaları yaşamasak da, her ülkenin salgının çerçevesinde aldığı farklı tedbirleri yakından takip etmek durumundayız. Bu noktada UTİKAD olarak salgının ilk günlerinden itibaren devreye aldığımız COVID-19 sayfamızı tekrar hatırlatmak isterim. UTİKAD web sitemizdeki sayfada ülkeler bazında yapılan değişiklikler anlık olarak yer alıyor. Böylece sektör olarak günlük rota değişikliklerini sağlayabiliyoruz.

UTİKAD olarak biz tüm gelişmeleri modlar bazında da takip ediyoruz. Denizyolu taşımacılığı özelinde bir değerlendirme yapmak gerekirse son

dönemde en önemli değişim deniz yolu taşımacılığında fiziki evrak trafiğini azaltmak için orijinal konşimento gönderimi yerine seawaybill veya telexrelease gibi orijinal konşimento teslim gerektirmeyen dokümantasyonlar tercih edilmeye başlanması oldu. Limanlarda, gümrüklerde fiziki teması azaltabilmek için dijital evrak/bilgi paylaşımı konusunda çalışmalar yapıldı ve uygulamaya geçildi.

Dış ticaret taşımaları, pandemiden daha az etkilenen denizyolu taşımacılığına biraz kaymış olsa da, ilerleyen zamanlarda alınan önlemler ve özellikle Avrupa yönlü taşımalardaki kolaylıklar nedeniyle bir dengeye ulaştı. Ayrıca ikinci dalgada devletler farklı bir tutum sergileyerek kısıtlamaları azalttı. Bu tutum değişikliği ihracatı arttırdı, ancak dövizdeki hızlı artış nedeniyle ithalat durma noktasına geldi. Döviz artışı sebebiyle ithalatın azalması ile ülkeye gelen gemi ve konteyner sayısı ciddi bir azalış gösterdi. Bu durum ise boş konteyner krizini beraberinde getirdi.

Türkiye’de dünyanın diğer ülkelerinde olduğu gibi standart konteyner ekipman temini sıkıntıları ekim ayı itibarıyla baş göstermeye ve ne yazık ki ihracatımızı olumsuz etkilemeye başladı. 2020 yılı mart ayından bu yana hatlarda yaşanan sayısız sefer iptalleri, ekipman pozisyonlandırmada düzensizliklere yol açtı. Bunları takip eden süreçte Çin, COVID-19’un çıktığı yer olmasına rağmen pandemi sürecini diğer ülkelere nazaran daha hızlı kontrol altına alarak, devlet teşvik ve destekleriyle üretime kaldığı yerden devam etti, hatta üretimini tekrar arttırdı.

Bu duruma paralel olarak Çin’in ekipman ihtiyacı tahmin edilenden daha hızlı bir şekilde arttı. Ayrıca

yaklaşan yeni yıl sebebiyle Doğu-Batı eksenindeki artan ekipman ihtiyacı tüm büyük hatların boş ekipmanlarını özellikle Çin limanlarına pozisyonlandırmasına yol açtı. Aynı zamanda artan konteyner ihtiyacı sebebiyle bazı ülkelerde demuraj (konteynerin tahliye edilmemesi sebebiyle hatlar tarafından uygulanan gecikme bedeli) tarifelerinin arttırıldığını ve serbest sürelerin (Free Time) kısaltıldığını görüyoruz.

Pandemi öncesi Amerika Birleşik Devletleri’ne giden konteynerlerin iç bölgelere sevki 1-2 günlük süreler ile gerçekleşiyordu. Şimdilerde ise pandemi sürecinin beraberinde getirdiği azalan iş gücü, çalışmayan TIR’lar, eksik kalan şasi kapasitesi sebebiyle liman ve depolara boş ekipman dönüşleri bir haftaya kadar uzadı. Bu durum da ekipman arz ve talebinde dengesizliklere sebep oldu.

Tahminlerimiz yaşanan ekipman sorunlarının Çin yeni yılı (Şubat ayının 2. haftası) sonrası 2021 yılı mart ayına kadar devam edeceği yönündedir. COVID-19 pandemisinin etkisinin azalması ve aşı çalışmasına yönelik yeni gelişmelerin yaşanması ile birlikte pandemi öncesi düzene dönebileceğini tahmin ediyoruz. Bu süreç boyunca ihracat ve ithalatçılarımızın yükleme planlarını iyi yaparak, belirlenen yükleme tarihlerinden en az 1-2 hafta öncesinden ekipman ihtiyaçlarını lojistik firmalara iletmesi, eğer mümkünse tek lot hacimli yüklemeler yerine sevkleri zamana yayılmış şekilde planlamalarını öneriyoruz.

2021’in tüm dünyaya öncelikle sağlık getirmesini dilerken, şahsım ve UTİKAD ailesi adına yeni yılınızı şimdiden kutluyorum. Sağlıkla kalın...

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / 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



Türkiye yakıt sektörü bu zor dönemi başarılı bir şekilde atlattı



* CEM SARAL

1996 yılının kasım ayında DTO binasının birkaç yüz metre uzağında ilk gemi yakıt satışı gerçekleştirirken, önümdeki 24 senelik bir kariyerin başlangıcından ve beni dünyanın dört kıtasına yönlendireceği yolculuktan tamamen habersizdim. Buna paralel olarak Kasım 2019'da dünya denizcilik ve yakıt sektörü sadece IMO 2020 geçişine odaklanmışken, bir ay sonra başlayacak ve tüm dünyayı etkisi altına alacak bir pandemiden tamamen habersizdi. Bu tarz gelişmeler atasözlerimizin ne kadar doğru olduğunu göstermektedir; "Kul kurar, kader güler"...

Koronavirüs dünya ekonomisine çok derin bir yara açmış bulunmaktadır. 2020 Kasım ayı itibari ile dünya ülkelerinin hükümetleri ve merkez bankaları piyasalara yaklaşık 20 trilyon dolarlık bir likidite sağlamış olmasına rağmen, bu yılın küresel GDP artışı - %4.3 olarak tahmin edilmektedir. Dünyanın her ülkesini ve coğrafyasını etkileyen bu virüs gelişmiş ülkeleri, gelişmekte olan ülkelere daha ağır olarak etkilemiştir. Bu nedenle 2020

GDP büyümesi gelişmiş ekonomilerde - %5.8, gelişmekte olan ekonomilerde ise - %2.1 olarak öngörülmektedir. 2020 sonu itibari ile koronavirüse karşı geliştirilen en az üç aşının üretime geçmesi ve dünya çapında dağıtımına başlanması beklenmektedir. Ancak, üretim kapasite limitleri ve dağıtımda karşılaşılabilecek lojistik engeller küresel olarak bu aşının dünyanın her yerine ulaşmasını 4 - 6 ay geciktirmesi söz konusudur. Bu nedenle, virüse karşı etkili bir aşının dünya ekonomilerine sağladığı pozitif etkileri gözlerken, dünyanın içinde bulunduğu uluslararası borçlanmaları önümüzdeki yıllar boyunca ödeyeceğimizi hatırlamamız gerekmektedir.

KORONAVİRÜS DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN HER KISIMINI AYNI ŞEKİLDE ETKİLEMEDİ

Denizcilik sektörü dünyanın en önemli endüstrilerinden biridir. Küresel ticaretin %90'ı deniz yolu ile yapılmakta olduğundan dünyanın her ülkesi ve ekonomisi denizcilik sektörüne derin bir şekilde bağlı durumdadır. 2019 yılı itibari ile küresel deniz ticareti 11 milyar tonun üzerinde bir hacme, yaklaşık 55 bin gemi ve 2 milyar DWT bir dünya filosuna ulaşmış durumdadır. Koronavirüsün dünya denizcilik sektörüne yaptığı negatif etki önemli olmakla birlikte, hava ulaşımı, turizm ve diğer önemli sektörlerden daha az etkilenmiş görülmektedir.

Bu negatif etki 2020 yılının ikinci çeyreğinde en ağır olarak gözlenmiş olmakla birlikte; yılın ikinci yarısından itibaren hem gemi trafiğinde, hem de liman ticaret hacimlerinde pozitif bir gelişme görülmektedir. Yaptığımız gözlem ve analizlere dayanarak dünya genelinde virüs öncesi gemi ve liman trafiğinde aynı yoğunluğa 2021 yılının ikinci yarısı ile 2022

yılının ilk yarısı arasındaki bir dönemde dönülebileceğine inanıyoruz. Koronavirüs denizcilik sektörünün her kısmını aynı şekilde etkilemediğini gözlemlemekteyiz. En ağır etki cruise ve offshore segmentlerinde hissedildi. Sektörün üç ana grubunu oluşturan tanker, kuru yük ve konteyner sektörlerinde önemli bir yavaşlama görülmekle birlikte, bu etkinin zamanlaması her birinde farklı gerçekleşmiş görünmektedir.

Tanker sektörü çok kuvvetli bir ikinci çeyreği ardında bırakarak, negatif bir ikinci yarıya başlamış durumdadır. Bunun aksine kuru yük ve konteyner sektörleri çok ağır bir ikinci çeyrek ardından yılın ikinci yarısına kuvvetli bir başlangıç yapmış durumdadır. Özellikle konteyner sektörü yılın üçüncü çeyreğinde artan talep nedeniyle yükselen navlun fiyatları ve genel olarak hala düşük seyreden yakıt fiyatlarına istinaden 2020'nin son iki ayında çok olumlu bir şekilde girmiş bulunmaktadır.

Bu genel küresel durum çerçevesinde, dünya gemi yakıt piyasası da koronavirüsten negatif olarak etkilenmiştir. Grubumuzun yaptığı gözlem ve analizlere dayanarak; dünya yakıt piyasasının 2020 yılı için %11 ile %17 (29-45 milyon ton) arasında bir küçülme yaşayacağını hesaplamaktayız. Bu yavaşlamaya direkt olarak etki eden unsurlar arasında yılın ikinci çeyreğinde yoğun bir şekilde gözlenen denizde ham petrol depolanması, cruise sektörünün tamamen durması, offshore sektörünün yavaşlaması, konteyner sektöründe 350 üzerinde tarifeli seferin iptal edilmesi, kuru yük sektöründe talep yavaşlaması nedenleriyle azalan seyirler ve belli segmentlerde seyir hızlarının düşürülmesi bulunmaktadır. Deniz ticareti hacmine paralel olarak bu

negatif etki gemi yakıt sektörünü en fazla yılın ikinci çeyreğinde etkilemiş olmakla birlikte 2020 yılının ikinci yarısındaki momentum ekim ayında başlayan ikinci ve üçüncü koronavirüs dalgalarından etkilenmeye devam etmektedir.

GEMİ YAKIT SEKTÖRÜ GÜVENLİ VE ETKİLİ BİR ŞEKİLDE

OPERASYONLARA DEVAM EDİYOR

Koronavirüsün dünya sahnesine çıkış zamanı gemi yakıt sektörü için çok riskli bir döneme rast gelmiştir. IMO 2020 yönetmeliğine bağlı olarak dünya çapında %3.5 kükürtten %0.5 kükürde geçiş Ocak 2020 itibariyle gerçekleşirken, şubat ayından itibaren dünyayı saran koronavirüs arz/talep dengelerini çok derin bir şekilde etkilemiştir. Bütün bu negatif gelişmelere rağmen, gemi yakıt sektörü dünya çapında herkesi şaşırtarak güvenli ve etkili bir şekilde operasyonlara devam etmeyi başarmıştır. Grubumuzun dünya çapında hizmet verdiği 110 ülke ve 650'nin üzerinde liman ve ikmal noktalarında 0.5% kükürtlü VLSFO genel olarak yeterli bir şekilde bulunmuştur.

Buna etken olan nedenler içinde hem sektörün etkili bir şekilde bu geçiş dönemine hazırlanmış olması, hem de petrol ve dizel talebinin dünya ölçeğinde azalması nedeniyle VLSFO için ihtiyaç duyulan ürünlerin artışı bulunmaktadır. Ham petrol fiyatlarına bağlı olarak Şubat-Nisan 2020 döneminde dünya yakıt fiyatlarında ortalama %65 civarında bir düşüş ve bunu takip eden 6 ay içinde ise fiyatlarda %50 üzerinde artış yaşanmıştır.

Kısa dönemde, yakıt fiyatlarının gösterdiği bu düşüşe istinaden dünya çapında yaşanan nakit, kredi ve likidite problemi denizcilik ve gemi yakıt sektörünü daha az etkilemekle birlikte fiyatların taleple birlikte artmasıyla bu sıkıntıları 2021 yılında daha net olarak yaşayacağımızı ön görmekteyiz. Özellikle Avrupa merkezli uluslararası bankalar hem denizcilik, hem de gemi yakıt sektörünün finansından net bir şekilde



uzaklaşmaya devam etmektedirler. Buna ek olarak 2020 yılının ikinci yarısında Asya'da yaşanan sektörel sıkıntılar bu bölgedeki finans yapılanmasını çok negatif şekilde etkilemiştir. Önümüzdeki yıl içerisinde kredi ve performans riskinin sektörün her seviyesinde artacağını gözlemlemekteyiz.

Bütün bu negatif etkilerine rağmen, koronavirüsün zararlı emisyonlara etkisini unutmak imkansızdır. En son yapılan tahminlere göre, 2020 yılında dünya karbondioksit emisyonlarının 2019 yılına göre %8 ya da 2.94 gigaton bir düşüş göstereceği öngörülmektedir. Paris İklim Anlaşması çerçevesinde belirlenen hedeflere ulaşılabilmesi için önümüzdeki 10 yıl içinde senelik en az %8 emisyon azalması şart olduğundan bu yıl yaşanan bütün olumsuzluklara rağmen, virüs nedeniyle azalan hava, kara ve deniz trafiğinin dünyamızın hava kalitesine olan pozitif etkisini not etmemiz gereklidir.

HÜKÜMETLER VE ÖZEL SEKTÖR BİRLİKTE ÇALIŞMAK ZORUNDA

2021'e başlarken hem IMO 2020, hem de koronavirüsü geride bırakıp hem dünya çapında hem de denizcilik sektöründe en önemli konulardan biri olan küresel ısınma ve iklim değişikliği ile ilgili plan ve projelere çok yoğun bir şekilde dikkatimizi yöneltmemiz gerektiğini düşünmekteyiz. IMO tarafından öngörülen 2030 ve 2050 hedeflerine ulaşabilmek için gerekli teknoloji, ürün ve çözümler için gösterilen çabaların kesinlikle artması gerekmektedir. Önümüzdeki ilk on yıl içinde hidrokarbon tabanlı ürünlerin gemi yakıtı olarak kullanılacak olmasında şüphemiz olmamasına rağmen, bunun ardından gelen süreçte yeni ürünler ve gelişimler olmadan bu hedeflere ulaşmak imkansız görünmektedir. Bu nedenle hem denizcilik, hem de gemi yakıt sektörünü derin olarak etkileyecek 20 senelik bir belirsizlik sürecine girdiğimizi

düşünmekteyiz. Yaptığımız analizler 2030 ve 2050 hedeflerine ulaşılacağını ön görmekle birlikte, dünya genelinde hem hükümet, hem de özel sektörün çok yoğun bir şekilde birlikte çalışması gerektiğini gözler önüne sermektedir. 2030 ve 2050 yılları arasında, bugün kullanımda olmayan birçok gemi yakıt alternatifi ve teknolojik çözümler arasında gemi bazında bir seçim yapılması gerekirken, 2021 yılında yeni bir gemi siparişinde bu kararı net bir şekilde vermenin ne kadar zor olabileceğini de hatırlamamız gereklidir.

Türkiye yakıt piyasasına dışarıdan bakıldığında 2020 senesi ve VLSFO ürününe geçişte çok başarılı bir dönemin geride bırakıldığını gözlemliyoruz. İstanbul başta olmak üzere, hem yeterli yakıtın hemen her zaman hazır olması, operasyonel etkinlik ve yüksek kalite kontrolü nedeniyle Türkiye yakıt sektörü bu zor dönemi başarılı bir şekilde atlattığı durumdadır

ve bu nedenle sektörde çalışan her şirket ve unsuru tebrik etmek gereklidir. Aynı şekilde ileriye bakıldığında, Türkiye yakıt sektörünün dekarbonizasyon çabaları içinde çok önemli bir potansiyele sahip olduğunu görmekteyiz.

Hem Akdeniz, hem de Karadeniz'de yeni keşfedilen doğalgaz kaynakları, Türkiye yakıt sektörünün hem gelişmesi, hem de dünya piyasasındaki etkisini önümüzdeki 10 sene içerisinde çok yüksek bir şekilde arttırma potansiyeline sahiptir.

Ancak, bu potansiyelin gerçeğe dönüşmesi için hem resmi kurumlar, hem de özel sektör arasında konuya tamamen odaklanmış, yoğun bir koordinasyon ve çalışma gereklidir. Hem altyapı hazırlanması için gerekli finans ve kredi olanaklarının oluşturulması, hem de yakıt sektörünün dünya çapında daha etkili olarak var olabilmesi için gerekli kanun ve mevzuatın

revizyonunun bu potansiyeli gerçeğe dönüştürmekte çok etkili olacağını düşünmekteyiz.

2020 yılının son ayına girerken bu seneyi hayatlarımız boyunca hatırlayacağımız çok açık olarak görülmektedir. Koronavirüsün hayatımıza getirdiği etkilerden alınacak ve bundan sonraki hayatımıza olumlu bir şekilde uygulayacağımız birçok ders olduğunu düşünüyoruz. Dünyada ne ilk, ne de son olarak yaşanacak olan bu tip bir pandemi için umudumuz alınan bu derslerle daha hazırlıklı olmamızdır.

Denizcilik ve gemi yakıt sektörü bugün olduğu gibi gelecekte de dünyanın en önemli sektörlerinden biri olmaya ve karşılaşılan her sorunu çözmeye hazır bir birikime sahip olduğunu hatırlayarak, geleceğe umutla bakmamız gerektiği düşünceleriyle herkese iyi yıllar dilerim.

* CEO - COCKETT GROUP

KASIM 2020 YAKIT FİYATLARI

04.11.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	301.500	320.000	370.000
Piraeus	274.000	316.500	347.000
Malta	296.500	309.000	343.000
Novorossisk	263.000	286.500	383.000
Ceuta	286.000	311.500	340.000
Gibraltar	286.000	311.500	340.000
Rotterdam	260.500	301.000	328.000
Fujairah	271.500	330.000	430.000
Singapore	274.000	329.500	336.500
Brent 41.23			

11.11.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	324.500	365.000	410.000
Piraeus	302.500	343.000	373.000
Malta	313.500	336.500	373.500
Novorossisk	268.000	300.000	398.500
Ceuta	311.500	347.000	379.500
Gibraltar	311.500	347.000	379.500
Rotterdam	280.000	339.500	362.000
Fujairah	300.000	372.500	455.000
Singapore	304.000	366.500	377.500
Brent 43.80			

18.11.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	329.500	355.000	400.000
Piraeus	305.000	364.000	389.000
Malta	318.500	345.000	377.500
Novorossisk	278.000	327.500	420.000
Ceuta	309.000	354.000	388.500
Gibraltar	309.000	354.000	388.500
Rotterdam	274.000	337.000	362.500
Fujairah	310.500	362.500	442.500
Singapore	313.000	362.500	375.000
Brent 44.34			

25.11.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	343.000	395.000	435.000
Piraeus	309.000	378.000	399.000
Malta	332.500	372.500	411.000
Novorossisk	308.000	350.000	428.500
Ceuta	311.000	376.500	415.000
Gibraltar	311.000	376.500	415.000
Rotterdam	286.500	348.000	390.500
Fujairah	323.000	394.000	467.500
Singapore	316.000	382.000	404.000
Brent 48.53			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

reliable partner!"



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

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



ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

Tuzla Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE

Telefon: +(90) 216 394 02 69 • Fax: +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com

f MostDenizcilikTR

t MostDenizcilik

ig MostDenizcilik



ULUÇ KEDME *

Yeni yıl tatillerinin yaklaşmakta olduğu, ABD seçimlerinin sonuçlanması ve başta Avrupa olmak üzere birçok ülkede pandemi sebebi ile başlayan yasakların beraberinde ülkelerin para politikalarında bu sebeple açıklanması beklenen teşvikleri de göz önünde bulundurarak, piyasaların yatay seyre döndüğünü gözlemlemekteyiz.

Bunu, özellikle kuru yük endekslerine baktığımızda net bir şekilde görüyoruz. Baltık Kuruyük Endeksi'nde son bir aylık artışın evvelki dönemlerin aksine sınırlı kaldığını ve %5 civarı pozitif hareket

Genelde piyasalar yatay seyrediyor

ettiğini görüyoruz. Bunun temelinde ise daha çok Panamax ve üzeri tonajın etkili olduğundan bahsedebiliriz. Handysize ve Supramax piyasalarına baktığımızda ise, neredeyse belirgin bir artış olduğundan söz etmemiz mümkün değil.

Konteyner piyasalarında ise, dökme tarafındaki yatay izleyen seyrin aksine özellikle son dönemde çok ciddi düzeyde pozitif artıştan bahsetmemiz mümkün. Bu durumu artan navlunlarla birlikte konteyner tarafında gemi fiyatlarındaki yükseliş ile de görmekteyiz.

Brent petrol tarafında ise aşırı çalışmalarında olumlu gelişmelerin yaşanması sebebi ile yükselişe geçen piyasalar, kasım sonu itibari ile mart ayının başından bu yana en yüksek seviyesine ulaşmıştır ve yazı yazdığımız gün itibari ile 48 dolar seviyesinde seyretmektedir. Aşırı haberlerinin yaygınlaşmaya başladığı son bir aylık periyotta ise sadece %20'ye yakın artış

olduğunu söyleyebiliriz. Benzeri artış demir çelik fiyatlarında da görmekteyiz. Özellikle iç pazarda bunun hurda alım fiyatlarına da yansımaya tanıklık ediyoruz. Ton başı 200 dolar başlarında olan hurda fiyatlarının 300 dolar seviyelerine yaklaştığını ve beklentinin, yükselişin devam edeceği yönünde olduğundan bahsedebiliriz.

Benzeri tablo Hindistan ve Pakistan pazarı içinde geçerli olmak ile birlikte özellikle Pakistan Bölgesi'nde hurda fiyatlarının ton başı 400 dolar seviyelerine yakın olduğunu söyleyebiliriz. Aralık başı itibari ile yeni yıl tatillerinin başlaması beraberinde pandemide yükselen vaka sayılarının yasaklar ile birlikte ne yönde hareket edeceğinin yanı sıra ülkelerin önümüzdeki süreçteki politikaları ve aşırı haberlerinin piyasalara yansımaları ile önümüzdeki aylarda marketi değerlendirmeye devam edeceğiz.

KASIM 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
NAVIOS GEM	181.336	2014	JAPAN	BULK	GREEK	*
NAVIOS VICTORY	77.095	2014	JAPAN	BULK	GREEK	*
						51,00*
E. R. AMERICA	179.570	2010	ROMANIA	BULK	GREEK	20,50
SBI ROCK	82.057	2016	CHINA	BULK	NA	18,00
HANTON TRADER I	63.518	2014	CHINA	BULK	CHINESE	15,90
TRITON HAWK	78.833	2010	JAPAN	BULK	GREEK	13,86
ELLIE	57.045	2011	CHINA	BULK	NA	*
DIMI	57.034	2012	CHINA	BULK	NA	*
						17,80*
GENCO NORMANDY	53.596	2007	CHINA	BULK	NA	5,85
PACIFIC JOURNEY	38.225	2011	JAPAN	BULK	GREEK	10,50
VATHY	229.186	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	14,10
TOKIWA MARU	91.438	2003	JAPAN	BULK	NA	6,90



GLOBAL MAJESTY	56.052	2012	JAPAN	BULK	INDONESIAN	11,70
SRI GANESH	56.039	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	7,60
SANTORINI QUEEN	55.809	2005	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	7,80
JUPITER ACE	32.527	2009	CHINA	BULK	NA	5,80
OCEAN HARVEST	32.048	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	4,80*
OCEAN LUCK	32.040	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	4,80*
APOLLONIA	28.741	2002	JAPAN	BULK	NA	4,00
AZUL VICTORIA	206.291	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	13,80
SIDERIS GS	174.187	2006	JAPAN	BULK	NA	11,30
PRECIOUS SKY	81.893	2015	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
SEA IRIS	58.117	2010	PHILIPPINES	BULK	NA	11,00
SSI GANESH	56.039	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	7,80
SSI NEMESIS	56.023	2005	JAPAN	BULK	NA	7,50
OCEAN PEACE	45.194	1996	TAIWAN	BULK	NA	2,85
OCEAN HARVEST	33.418	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	4,80
IVS TRIVIEW	32.282	2009	JAPAN	BULK	NA	7,80
CORONA GARLAND	88.222	2000	JAPAN	BULK	INDONESIAN	6,25
ECOSTAR G. O.	75.149	2007	CHINA	BULK	GREEK	8,80
ASIA EMERALD III	57.802	2010	CHINA	BULK	NA	7,90*
ASIA EMERALD II	57.802	2010	CHINA	BULK	NA	7,90*
SUPREME STAR	36.844	2016	JAPAN	BULK	NA	16,10
YM EFFORT	81.702	2008	JAPAN	BULK	NA	12,00
CORONIS	74.381	2006	CHINA	BULK	NA	7,10
WESTERN SEATTLE	57.936	2014	CHINA	BULK	NA	14,50
TENWA MARU	57.763	2017	JAPAN	BULK	BANGLADESH	17,20
SOUTHAMPTON	56.975	2009	CHINA	BULK	NA	7,70
GLOBAL PHOENIX	56.118	2010	JAPAN	BULK	GREEK	11,20
WESTERN CARMEN	37.400	2013	KOREA	BULK	NA	*
WESTERN LUCREZIA	37.400	2013	KOREA	BULK	NA	*
WESTERN BOHEME	37.000	2012	KOREA	BULK	NA	*
WESTERN FEDORA	37.000	2012	KOREA	BULK	NA	*
						43,00*
THOMAS C	34.372	2011	KOREA	BULK	DENMARK	8,00
ZEYNEP KIRAN	29.330	2001	TAIWAN	BULK	NA	4,20
ALPHA CENTURY	170.415	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	8,25
DOUBLE PARADISE	95.712	2011	JAPAN	BULK	GREEK	15,50
GLOVIS MAESTRO	56.670	2011	CHINA	BULK	CHINESE	9,50
EJ OCEAN	46.570	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	*
IVY OCEAN	45.690	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	*
						7,40*
ELENA TOPIC	45.333	1999	JAPAN	BULK	UKRAINE	NA
UNICO ANNA	28.407	2000	JAPAN	BULK	NA	3,20
CAPE VANGUARD	206.180	2006	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	14,70
CAPE FUSHEN	177.890	2008	CHINA	BULK	CHINESE	13,80
IKAN BAWAL	83.454	2012	JAPAN	BULK	JAPANESE	16,00
LOWLANDS KAMSAR	82.206	2010	JAPAN	BULK	GREEK	15,00
PRISCILLA VENTURE	77.283	2008	JAPAN	BULK	GREEK	11,50
KING COFFEE	32.809	2012	JAPAN	BULK	NA	9,00

TOKITSU MARU	305.484	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	45,00
CHRYSSI	298.920	2000	JAPAN	TANKER	NA	22,00
OCEAN LADY	108.942	2008	CHINA	TANKER	INDONESIAN	20,00*
OCEAN ODYSSEY	108.817	2008	CHINA	TANKER	INDONESIAN	20,00*
NORD SAKURA	45.953	2012	JAPAN	TANKER	GREEK	NA
MINERVA CONCERT	105.845	2003	JAPAN	TANKER	NA	13,00
MO SATU	7.550	2008	CHINA	TANKER	MALAYSIA	4,50
PANTARISTE	309.287	2002	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	26,00
BASTIA	159.155	2005	KOREA	TANKER	INDIAN	21,00
ALDUS	149.994	2003	JAPAN	TANKER	GREEK	17,50
STEN ODIN	17.500	2018	CHINA	TANKER	FINNISH	29,00*
STEN TOR	17.500	2018	CHINA	TANKER	FINNISH	29,00*
AULAC DRAGON	10.000	2003	CHINA	TANKER	UAE	2,00
HEREDIA SEA	7.550	2008	CHINA	TANKER	NA	3,00
MARINE SWIFT	6.020	2011	CHINA	TANKER	NA	4,90
RESOLVE	76.020	1999	KOREA	TANKER	GREEK	7,38
PELAGOS	111.775	2005	KOREA	TANKER	SINGAPOREAN	14,80
MARE TIRRENUM	110.673	2004	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	14,00
OCEAN LAUREL	46.549	2010	JAPAN	TANKER	GREEK	15,40
EAGLE MATSUYAMA	45.942	2010	JAPAN	TANKER	NA	15,70
AMBASSADOR NORIS	45.290	2001	JAPAN	TANKER	CHINESE	10,00
NALA	37.263	2001	KOREA	TANKER	NA	7,20
KRITI SPIRIT	106.240	2000	KOREA	TANKER	RUSSIAN	*
KRITI SFAKIA	159.999	2000	KOREA	TANKER	RUSSIAN	*
						28,80*
ADS STRATUS	299.157	2002	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	25,50
PETROPAVLOVSK	106.532	2002	JAPAN	TANKER	UAE	10,20
MINERVA MAYA	105.709	2002	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	12,20
BABEL	69.999	1999	JAPAN	TANKER	NA	7,75
HIGH COURAGE	46.992	2005	KOREA	TANKER	NA	12,65
RIDGEBURY COLETTE B	37.293	2008	KOREA	TANKER	NA	11,50*
RIDGEBURY ELVIA B	37.280	2008	KOREA	TANKER	NA	11,50*
YM UBERTY	103.614	2008	TAIWAN	CONT.	SWITZERLAND	27,00
ITAL MASSIMA	53.728	2007	KOREA	CONT.	GERMAN	*
ITAL MELODIA	53.697	2007	KOREA	CONT.	GERMAN	*
						17,20*
KOTA GEMAR		2002	JAPAN	CONT.	MIDDLE EASTERN	NA
KOTA GUNAWAN		2003	JAPAN	CONT.	MIDDLE EASTERN	NA
MARMACTAN	11.149	2008	CHINA	GC	02.10.20	ADVANCED
KOTA GANTENG		2002	JAPAN	CONT.	02.10.20	ADVANCED
KOTA JASA		2001	JAPAN	CONT.	NA	NA
MATAQUITO	81.002	2010	TAIWAN	CONT.	GERMAN	NA
MEMPHIS	68.618	2008	KOREA	CONT.	GREEK	9,50*
LAS VEGAS	68.578	2008	KOREA	CONT.	GREEK	9,50*
CHICAGO	68.411	2008	KOREA	CONT.	GREEK	9,50*
KOTA KASTURI	39.916	2005	JAPAN	CONT.	CHINESE	5,00

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI KASIM 2020		
	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
PAKİSTAN	US\$ 365-375	US\$ 375-3385	US\$ 385-395
BANGLADEŞ	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385
HİNDİSTAN	US\$ 345-355	US\$ 355-365	US\$ 365-375
TÜRKİYE	US\$ 195-205	US\$ 205-215	US\$ 215-225

KASIM 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
BERTINA	65.979	14.855	1982	TANKER	AS IS MALAYSIA	NA
HEYMA	8.044	7.500	1987	RORO	BANGLADESH	
MISSISSIPPI ENTERPRISE	37.244	8.077	1980	BULK	AS IS PORT SUEZ	317
VEGA ZETA	13.775	5.181	2006	CONT.	TURKEY	NA
BLUE MOON	7.051	NA	1983	GENERAL CARGO	PAKISTAN	NA
CARNIVAL FASCINATION	7.180	29.102	1994	PASSENGER	TURKEY	NA
GELASHA	277.218	38.611	1992	BULK	AS IS SINGAPORE	376
PIRAI	66.672	13.828	1990	TANKER	AS IS RIO DE JANEIRO	220
NINOS	18.253	5.235	1990	CONT.	BANGLADESH	400
MICHELLE HK	65.850	10.338	1989	BULK	BANGLADESH	377
LINGHAI	43.434	10.289	1987	BULK	NA	NA
HALUS	27.836	6.034	1995	BULK	NA	361
TAG NAVYA	39.656	10.031	1991	TANKER	INDIA	NA
WILA	8.055	3.330	1997	TANKER	PAKISTAN	NA
TAILWIND	16.880	5.413	1995	GENERAL CARGO	TURKEY	NA
SINGLE EAGLE	3.845	5.200	1988	RORO	BANGLADESH	415
LADY MICKEY	29.517	8.026	1997	GENERAL CARGO	PAKISTAN	362
SINOKOR YOKOHAMA	11.031	4.672	2000	CONT.	BANGLADESH	385
NINGBO PIONEER	68.788	10.244	1990	BULK	AS IS HONG KONG	295
TRANSOCEAN	21.304	5.262	1982	BULK	PAKISTAN	351
HAIAN SONG	18.402	6.805	2001	CONT.	BANGLADESH	350
PIRAI	66.672	13.828	1990	TANKER	AS IS RIO DE JANEIRO	219
GT LIBERTY	17.845	5.152	1990	TANKER	AS IS VIETNAM	NA
WEI KANG	42.529	9.016	1995	GENERAL CARGO	PAKISTAN	NA
YU RONG	30.490	11.744	2002	GENERAL CARGO	BANGLADESH	378
NAZLICAN	10.900	3.898	1978	GENERAL CARGO	PAKISTAN	353
TRANSFAIR	10.176	2.990	1977	GENERAL CARGO	PAKISTAN	351
STELLAR QUEEN	305.846	38.509	1994	ORE CARRIER	NA	355
STELLAR HERMES	295.520	38.289	1994	ORE CARRIER	NA	355
STAR B	8.312	4.690	1979	GENERAL CARGO	PAKISTAN	366
RITAJ-A	11.274	2.887	1982	GENERAL CARGO	NA	335

*Enbloc satışı ifade eder

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

2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,94 artış göstererek 43.878.546 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Ekim 2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,34 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,92 artarak 13.015.497 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 5,82 azalarak 18.962.656 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,34 artarak 31.978.153 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Ekim	2019	11.734.242	10,92%	20.134.095	-5,82%	31.868.337	0,34%
	2020	13.015.497		18.962.656		31.978.153	
Ocak - Ekim	2019	110.058.756	3,36%	181.887.413	3,80%	291.946.169	3,63%
		113.759.168		188.790.221		302.549.389	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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



EFE MARINE SAFETY

- Güverte Ekipman Yük Testi
- Filika/Kurtarma Botu Mataforası
- FreeFall Mataforası
- Provision/Kumanya Krenleri
- Deck/Kargo Krenleri
- Ağırlık Ölçümü ve Sertifikalandırma
- Filika Servisi
- Her Türlü Ekipman Tedariği



Evliya Çelebi Mah. Fersah Sok. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi B Blok 2. Kat No: 36 Tuzla İSTANBUL/TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 395 23 96 • Email: info@efemarinesafety.com

www.efemarinesafety.com

30.11.2020

49. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi artan yakıtlara rağmen bu hafta yüzde 4,5'lik bir artış daha kaydetti. Öte yandan yukarı yönlü hareket halen devam etmekle birlikte güç kaybediyor. Her halükarda endeks, bu hafta 610 puandan 637 puana yükseldi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Krallık bu sene son 300 yılın en sert daralmasını yaşayacak. Maliye Bakanı Rishi Sunak, ülkenin bu sene yüzde 11,3 oranında daralma kaydedebileceğini ve yeni bir rekora imza atarak 485 milyar sterlin borçlanma gerçekleştireceğini ifade etti.

Avro bölgesinin en büyük ekonomisi olan Almanya'da sanayi üretiminin bu sene yüzde 10 daralması bekleniyor. Alman Sanayi Federasyonu'na göre sanayileşmiş ülkelerde, 2020 yılı için ortalama yüzde 6 düşüş öngörülmüyor.

Koronavirüs önlemleri, ekonomileri yeniden daralmaya sürüklüyor. Birleşik Krallık merkezli IHS Markit Economics'in yayınladığı ilk verilere göre avro bölgesi bileşik imalat ve hizmetler satınalma yöneticileri endeksi (PMI) kasım ayında sert düşüş kaydetti. İmalat faaliyetleri şimdilik görece sağlam dursa da momentum kaybetmekte olduğu ifade edildi. Almanya'da, Koronavirüs önlemleri ekonomiye henüz ciddi bir etki göstermiş

değil. Kaldı ki imalat faaliyetleri artışa devam ediyor. Bununla birlikte Fransa'da imalat sektörü düşüşe geçerken özel sektör faaliyetleri mayıs ayından bu yana görülen en sert gerilemeyi kaydetti.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta hızlı yükseldi. Batı Teksas tipi ham petrol 45,5-46 dolar/varil seviyesini görürken Brent petrolü de 48 dolar/varile çıktı.

Ukraynalı APK-İnform'dan sonra, Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı da (USDA) Ukrayna için mısır hasadı beklentilerini sert biçimde aşağı yönlü revize etti. USDA Ukrayna'da geçen seneki hasat miktarı olan 36 milyon ton yerine bu sene 28,5 milyon ton hasat bekliyor. Kurumun ilk tahmini ise 39 milyon ton civarındaydı.

Benzer şekilde Ukrayna'ya yönelik mısır ihracatı tahmini de 33 milyon tondan 22,5 milyon tona, aşağı yönlü revize edildi. Reuters, gerileyen hasadın etkisiyle ihracatın da düşeceğini öngördü. Ukrayna'dan gelen diğer haberlerde Fas'ın, 1 Temmuz 2020

itibariyle başlayan 2020/2021 hububat sezonunda Ukrayna'dan buğday ithalatı yapan 5. büyük alıcı haline gelebileceği raporlandı. Fas daha önce 8. sıradaydı. Ülke bu dönemde Ukrayna'dan buğday alımını geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 80 arttırdı ve toplam 700.000 ton buğday ithal etti.

Çelik piyasalarında ham madde fiyatları hızlı artış kaydetmekte. Türkiye ithal hurda fiyatları artan taleple 19 ayın zirvesine çıktı. Kasım ayı başından beri artışlar, orta vade için rekor seviyede devam etti. Benzer şekilde Karadeniz'de de dökme demir fiyatları 2-yılın zirvesinde bulunuyor.

Koronavirüs'ün yıkıcı etkisine rağmen Türk inşaat çeliği ihracatı yılın ilk 9 ayında geçen senenin aynı dönemine göre sadece yüzde 6 azaldı. Türkiye bu dönemde 3,93 milyon ton inşaat çeliği ihraç etti.

Yemen ve İsrail en büyük iki alıcı olurken ilginç bir şekilde Birleşik Devletler'in talebi geçen senenin aynı dönemindeki 70,000 tondan 360,000 tona fırladı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1.910	2.730	3.535	5.073
Geçen Hafta	1.829	2.614	3.385	4.858
Geçen Ay	1.604	2.293	2.969	4.261
Geçen Yıl	1.610	2.301	2.980	4.276



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,400	CEMENT IN BB	ISKENDERUN-3 x EC GREECE	700/700	18.00
1,400	MARBLE BLOCKS	SARAYLAR-DURRES	1000/1000	23.25
1,400	UREA IN BULK	ISKENDERUN-HAIFA	1000/1000	20.00
1,500	COAL	AZOV (Non-river)-ISKENDERUN	1000/1000	30.00
2,400	OLIVE STONES	SOUSSE-VASTO	1200/1200	17.75
2,600	AGRI PRODUCT (56')	KHERSON-HOPA	1500/1000	17.75
3,000	REBARS	MARMARA-CONSTANTA	1000/1000	12.00
3,100	MINERALS	MARMARA-NIKOLAEV	1000/1000	17.00
4,500	SUN FLOWER SEED CAKES (54')	NIKOLAEV-VALENCIA	2000/2000	32.00
4,900	FERROALLOYS	CHERNOMORSK-ROTTERDAM	2500/2500	37.75
5,000	UREA IN BULK	POTI-GALATI	1500/1250	19.00
5,000	COPPER CONCENTRATES	NEMRUT-BOURGAS	3000/2500	13.50
5,500	BARLEY (54')	IPSWICH-ORISTANO	1750/1500	30.75
5,500	ALUMINIUM	TULCEA-CAGLIARI	1300/2500	27.25
6,000	SOYBEANS (50')	NIKA-TERA-TBS	2500/1500	16.00
6,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-MARMARA	2000/1750	17.00
7,000	FLY ASH	ZONGULDAK-TILBURY	2500/1800	33.00
7,000	WHEAT	VOLOS-RAVENNA	2000/3000	17.00
8,000	GRANITE BLOCKS	VIGO-SOUSSE	2000/2000	19.00
8,000	WHEAT (45')	GDANSK-MARIN	4000/4000	22.50

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 yüklenme 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.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK-EKİM 2020

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	7929308	MISSI ENTERPRISE	KURUYÜK	AMERİKA	22.511	37.244	7.177	1980	23.10.2020
2	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTIGUA BARBUDA	2.446	3.735	1.010	1992	04.05.2020
3	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
4	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
5	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4.892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
6	9189160	CMA CGM OKAPI	KONTEYNER	BAHAMALAR	16.803	22.900	7.802	1999	01.07.2020
7	9087489	CARNIVAL INSPIRATION	YOLCU	BAHAMALAR	70.367	7.180	30.623	1993	04.08.2020
8	9053878	CARNIVAL IMAGINATION	YOLCU	BAHAMALAR	70.367	7.180	30.605	1995	14.09.2020
9	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLİVYA	2.457	2.893	1.273	1978	06.05.2020
10	9120425	TAMGOUT	TANKER	CEZAYİR	3.116	4.999	1.884	1992	20.10.2020
11	9146455	SINE MAERSK	KONTEYNER	DANİMARKA	92.198	110.387	38691.4	1998	21.08.2020
12	9106443	TANGER A	KONTEYNER	FAS	8.633	9.316	4.650	1995	07.08.2020
13	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HİRVATİSTAN	885	1.017	600	1975	13.04.2020
14	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HİRVATİSTAN	885	1.017	962	1975	13.04.2020
15	8414790	GEOPOTES 15	TARAMA	HOLLANDA	10.188	12.387	7.319	1985	17.07.2020
16	9030864	SPES	RO-RO	İTALYA	33.823	16.806	11.323	1993	07.08.2020
17	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	01.02.2020
18	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	06.03.2020
19	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	03.02.2020
20	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	03.02.2020
21	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
22	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
23	8710687	AGAT	RORO KURUYÜK	KAMERUN	7.876	7.190	3.836	1988	17.06.2020
24	8752192	NOBLE DRILLER	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	13.265	-	14.478	1976	09.07.2020
25	9161338	HIGHLAND ROVER	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	2.186	3.200	1.628	1998	13.08.2020
26	9249491	HIGHLAND COURAGE	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	3.160	2.750	3.448	2002	18.08.2020
27	7118181	EDARTE	KURUYÜK	KAMERUN	1.227	1.845	902	1971	28.08.2020
28	8752790	MSS 1	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20.067	-	20.200	1981	19.09.2020
29	8769597	ENSCO 8502	SONDAJ PALATFORMU	KAMERUN	19.377	-	18.581	2010	29.09.2020
30	9169697	CHALLENGER	ROMORKÖR	KAMERUN	1.968	3.115	1.429	1997	19.10.2020
31	9249441	BUGLER	ROMORKÖR	KAMERUN	1.992	2.986	1.545	2002	20.10.2020
32	8841450	MIDAS	RO-RO	KAMERUN	3.083	3.170	1.660	1984	30.10.2020
33	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	09.01.2020
34	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	09.01.2020
35	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
36	7358327	VITSENTZOS KORAROS	RORO	KOMORLAR	6.387	1.616	5.114	1976	13.04.2020
37	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	827	500	485	1970	20.04.2020
38	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	660	500	481	1957	29.04.2020
39	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMORLAR	999	1.608	560	1975	15.05.2020
40	-	FD 1 SC	HAVUZ	KOMORLAR	9.167	-	3.902	1959	04.06.2020
41	7329244	SORMOVSKY	KURUYÜK	KOMORLAR	2.478	3.353	1.500	1974	26.06.2020
42	8908868	TAILWIND	KURUYÜK	LİBERYA	11.542	16.880	5.403	1995	07.09.2020
43	7920857	BANA	RORO	LÜBNAN	9.367	4.401	3.262	1980	15.07.2020
44	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	64.502	66.520	24.250	1995	07.05.2020
45	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
46	8512281	SOVEREIGN	YOLCU	MALTA	73.529	7.546	28.797	1990	21.07.2020
47	9030852	FIDES	RO-RO-KARGO	MALTA	33.825	16.802	10.963	1993	01.08.2020

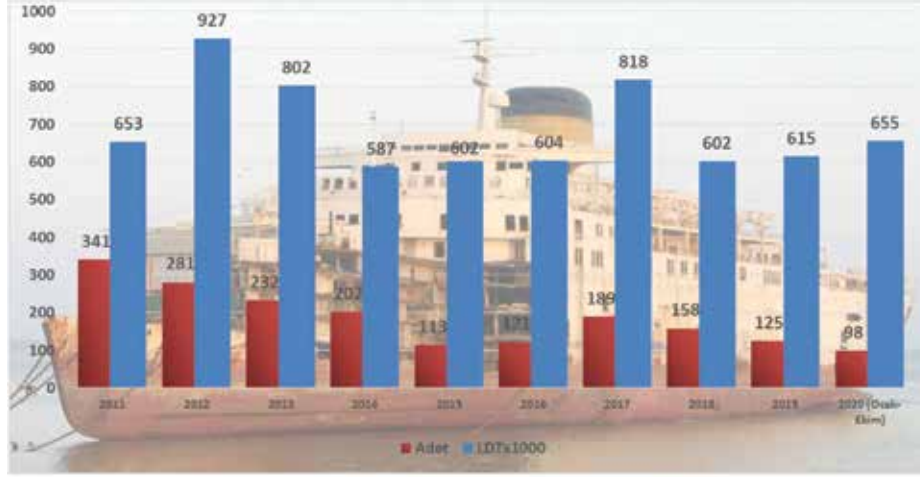


SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
48	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	06.02.2020
49	8751095	SONGA DEE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL ADALARI	15.682	-	15.757	1984	28.08.2020
50	9216389	VINLAND	TANKER	NORVEÇ	76.567	125.827	27.870	2000	15.07.2020
51	9431848	HOEGH XIAMEN	RO-RO	NORVEÇ	47.232	12.250	14.760	2010	06.10.2020
52	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
53	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
54	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
55	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
56	-	SPEL	DENİZ TEKNESİ	PALAU	297	-	180	1993	04.06.2020
57	8109096	ARSLAN	KURUYÜK	PALAU	2.584	3.594	1.468	1982	10.07.2020
58	7928706	ANNA	KİMYASAL TANKER	PALAU	1.958	2.544	1.401	1980	10.10.2020
59	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
60	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
61	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
62	9017800	SUZZY	KURUYÜK	PANAMA	2.598	3.114	1.587	1990	06.06.2020
63	7721263	ENERGY ANNABELLE	DÖKME YÜK	PANAMA	16.257	23.169	8.477	1980	01.06.2020
64	8700773	CARNIVAL FANTASY	YOLCU	PANAMA	70.367	7.200	30.896	1990	01.08.2020
65	8202824	SCANDI HAV	ROMORKÖR	PANAMA	3.188	3.034	2.918	1983	06.10.2020
66	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	01.02.2020
67	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
68	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
69	9411874	BFI 1	RORO KARGO	RUSYA	5.786	6.628	3.236	2009	18.06.2020
70	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DESTEK PLATFORMU	SİNGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
71	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020
72	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
73	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
74	7529988	HAY SAYED I	KURUYÜK	TANZANYA	1.882	3.135	1.000	1976	03.07.2020
75	6929882	LEO	ROMORKÖR	TANZANYA	279	208	376	1969	07.08.2020
76	7033135	ETTA	ROMORKÖR	TANZANYA	220	100	308	1971	07.08.2020
77	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
78	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
79	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	04.02.2020
80	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
81	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5.686	3.389	1984	20.04.2020
82	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
83	5390979	ANDREAS	RÖMORKÖR	TOGO	196	-	180	1959	04.06.2020
84	9122954	ASIAN PARADE	RORO	TOGO	66.995	25.226	21.628	1996	18.07.2020
85	-	EMAQ HULL NO:342	KABUK GEMİ	TOGO	34.837	-	11.500	1995	26.09.2020
86	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
87	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
88	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020
89	8009533	MEGA STAR	KURUYÜK	TÜRKİYE	8.208	14.312	3.458	1981	12.06.2020
90	-	SEAGULL EGE 7	TANKER	TÜRKİYE	148	-	154	1995	07.07.2020
91	7364390	KUMDAŞ-2	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.911	989	892	1974	26.09.2020
92	8724303	MARRY FISHER	BALIKÇI	UKRAYNA	6.392	2.621	3.200	1986	25.06.2020
93	8755209	SEDCO 714	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	15.641	-	14.890	1983	24.07.2020
94	8755211	SEDCO 711	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.073	-	14.282	1982	05.08.2020
95	8755194	TRANSOCEAN 712	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.933	-	13.137	1983	08.08.2020
96	6517005	ANASTASIA	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.720	1.720	782.8	1965	26.08.2020
97	7210680	KLARTY T	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	455	50	412	1973	19.10.2020
98	9336347	EGA ZE	KONTEYNER	ZANZIBAR	9.957	13.775	5.250	2006	05.09.2020

Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Ekim 2020 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (AĞUSTOS - EYLÜL - EKİM 2020)

Gemi Tipi	HAZİRAN			TEMMUZ			AĞUSTOS		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS				1	37,0	1.866	1	22,0	350
Asp.& Bit.	6	25,2	261.130	8	29,6	340.909	13	32,4	438.567
Bulk				1	32,0	1.701			
Cement	2	26,5	68.707	2	26,5	76.463	4	27,5	94.583
Chem & Oil	2	27,5	98.401	1	24,0	49.673			
Chip	16	23,1	654.975	9	23,3	223.534	8	22,0	163.903
Container	5	29,2	34.059	1	25,0	7.180	2	31,0	11.423
Cruise	3	9,0	181.584				2	9,0	48.000
Drillship							1	34,0	967
ERRV	1	37,0	99.890						
Ethy/LPG	2	50,5	3.712	2	35,0	50.664	3	43,0	11.453
GCargo	2	26,0	22.628	1	25,0	23.586	2	34,5	21.898
LPG				1	28,0	8.117	1	18,0	30.490
MPP	1	36,0	43.002				2	24,0	46.397
MPP/Hvy. Lift	2	25,5	530.249				5	26,8	1.419.972
Open Hatch	3	20,7	50.083	4	20,8	65.718			
Ore	1	30,0	2.853	2	45,5	7.563	1	12,0	8.008
Pass				1	37,0	3.034	3	13,6	11.567
Pass/Car F.	1	35,0	9.360						
PCC	2	33,5	21.203	4	23,3	33.693	2	35,2	11.987
Products				1	50,0				
PSV	1	41,0	2.495						
Reefer	1	20,0	125.827	1	20,0	105.641			
Ro-Ro	1	40,0	18.078	2	30,0	125.085	6	29,0	407.456
Salvage	1	35,0	12.387				1	30,0	1.668
Seis. Survey	1	45,0	637	2	43,5	339			
Shuttle	54	26,9	2.241.260	44	28,7	1.124.766	57	27,4	2.728.689
Supply							1	40,0	1.200
Tanker	2	30,0	125.085	6	29,0	407.456			
TSH Dredger				1	30,0	1.668	1	33,0	3.774
Tug	2	43,5	339						
Genel Toplam	44	28,7	1.124.766	57	27,4	2.728.689	43	29,1	1.852.837

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

HAZIRLAYANLAR: Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYLMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) • Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



TÜRK LOYDU



**TÜRKİYE'NİN
KLAS
KURULUŞU**

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

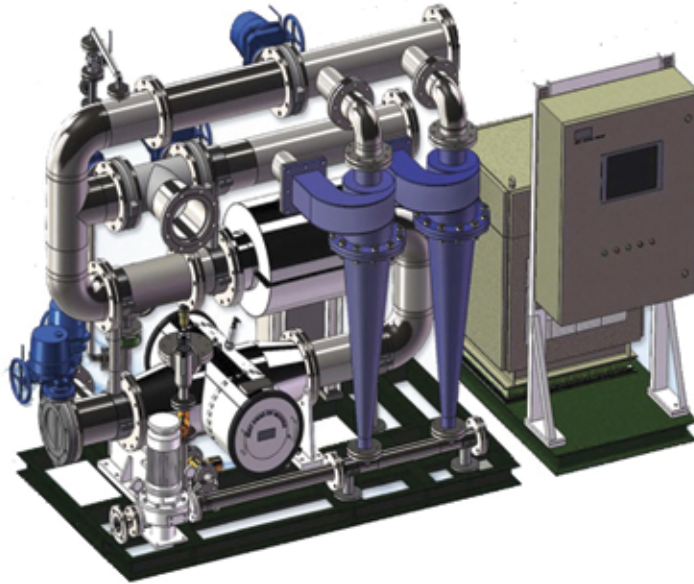
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

BSKY IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYLONE FOR BWMS



ZERO MAINTENANCE

NO REPLACEMENT

NO CLOGGING

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO
EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02
0090 533 281 24 77
0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr
www.yafdiesel.com.tr

