

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

OCAK / 2020

DOSYA:

2019'DAN 2020'YE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ



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.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



«Deniz ticareti
camiamızda refah;
bilgili, çağdaş
çalışma ile
mümkündür.»

M. ZİYA KALKAVAN

KEMAN TAŞPINAR

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



Yıl 36

OCAK 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 Salıpaazarı 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 Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU
zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41**

Editör: Özge Saydam Demirkol editor@tayfajans.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@tayfajans.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

FREEFALL LIFEBOATS



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

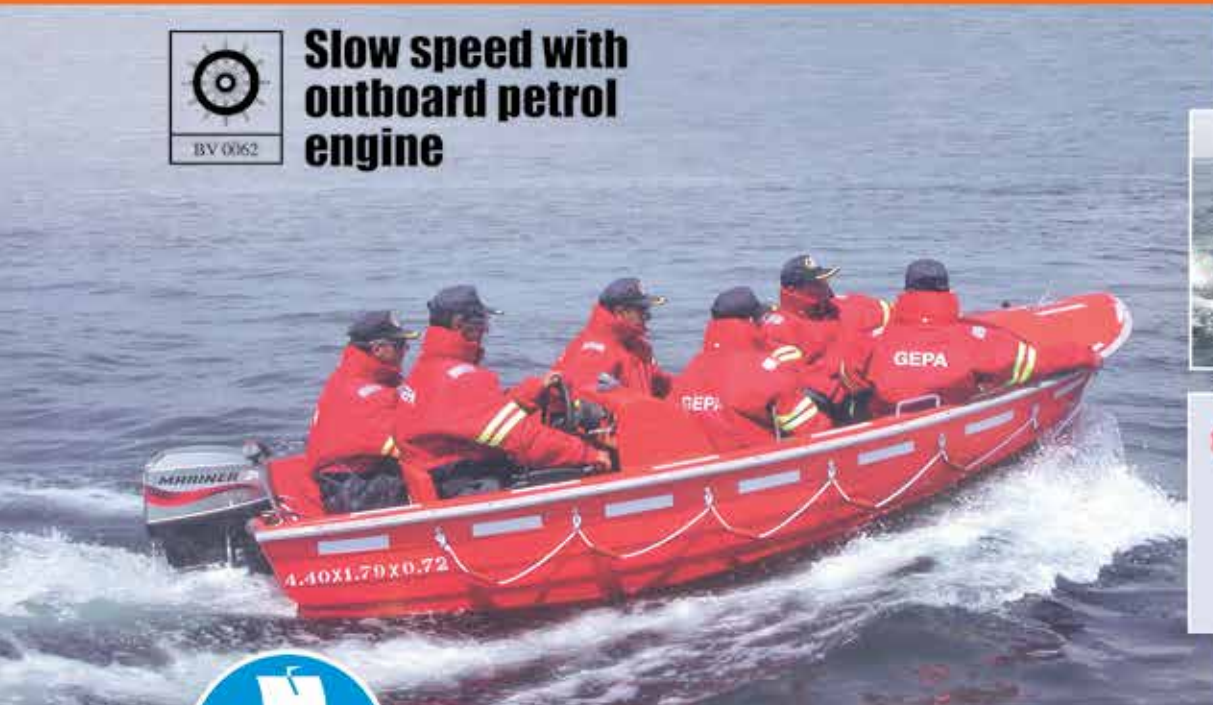


RESCUE BOATS

**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

DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji



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



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

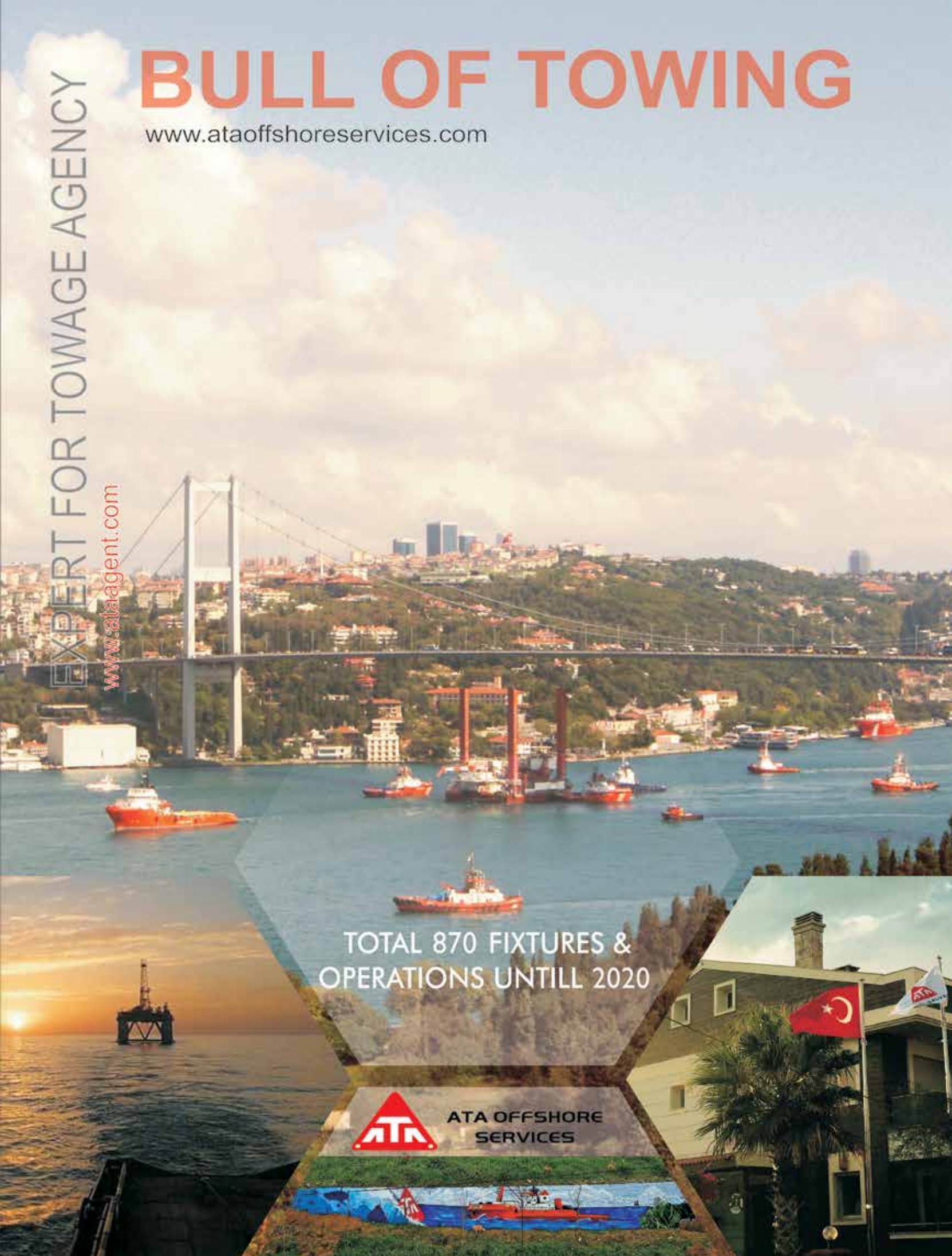
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 870 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2020



ATA OFFSHORE
SERVICES



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA
2020 BÜTÇESİ
GÖRÜŞÜLDÜ

38

DOSYA

2019'DAN
2020'YE
DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

12

TAMER KIRAN

"GERİDE BIRAKTIKLARIMIZ"

46

SÖYLEŞİ

MEHMET ÜRKMEZ

56

SÖYLEŞİ

ÖMER OĞUZ

58

AKADEMİK BAKIŞ

ORGANİK TUTUNMAYI
ÖNLEYİCİ
BOYALAR, DOĞA VE BİLİM
ÜZERİNE

62

AKADEMİK BAKIŞ

ALAETTİN SEVİM

66

DENİZ VE MİZAH

HALİM METE

80

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

82

BUNKER

HENRIK ZEDERKOF

ODADAN HABERLER	22
ŞUBELERİMİZDEN	32
DTO AB BÜLTENİ	48
GEMİ TUTULMALARI.....	54
SEKTÖRDEN HABERLER.....	68
S&P	84
YÜK İSTATİSTİKLERİ	88
ISTFIX ANALİZ	90
HURDA RAPORU	92

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





TÜRK LOYDU



**TÜRKİYE'NİN
KLAS
KURULUŞU**

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

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



Geride bıraktıklarımız...

Acısıyla güzellikleri ile bir yılı geride bıraktık. Yaptıklarımız oldu, yapamadıklarımız oldu. Geriye dönüp bir durum değerlendirmesi yaptığımızda, yaptıklarımız ve güzel şeylerin sayısının bir hayli fazla olduğunu görüyoruz. Seçim sürecinde ilk toplantımızda iki şey söylemiştik: 'Hepimizin Odası', 'Hepimiz Aynı Gemideyiz' şiarıyla yola çıkmıştık. Bundan asla geri adım atmadık. Öncelikle sektörde birlik beraberlik içinde ortak sinerji ile ortak akıl ve strateji geliştirmeye çok özen gösterdik. Ötekileştirmedik, tam tersi ötekileştirmenin önüne geçtik. Sivil toplum örgütlerimizle doğru ilişkiler kurduk,

kalırsınız. Geride bıraktığımız yıl içinde azımsanmayacak uluslararası toplantılar ve aktivitelere katılıp, sektörümüzü başarıyla temsil ettik.

2019'da denizcilik eğitimi ve çevre bizim önceliklerimiz arasında oldu. Önümüzdeki süreçte bu iki konu önceliklerimiz arasında olmaya devam edecek. Deniz Ticaret Odası üyeleri tarafından kurulan Piri Reis Üniversitesi uluslararası işbirlikleri konusunda önemli adımlar attı. Üniversite ve Oda arasındaki ilişkileri daha da güçlendirmek için, gerekli çalışmaları

daha hızlı çözülmesi için adımlar attık. Bölge ve şube ziyaretlerimizi aksatmadan gerçekleştirdik, son derece verimli sonuçlar aldık. Sektör idare işbirliğine çok önem veriyoruz ve bunun sonucunda da sektörün sorunlarını çok kısa sürede çözmeye kavuşturmuş oluyoruz. Elbette ki çözüm bekleyen sorunlarımız var, onların çözümü için de çalışmalarımız devam ediyor. Aynı zamanda idaremiz ile uluslararası toplantılarda da birlikte katılım göstererek, Türk denizcilik sektörünü uluslararası arenada layıkıyla temsil ettik. Alınan kararlara mutlaka müdahil olduk.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

sektörün sorunlarını ve geleceğini birlikte tartıştık, birlikte çözüm önerilerini geliştirdik. Diğer önemli bir konu ise sektör - üniversite ve sektör - idare işbirliğini geliştirmek için elimizden geleni yaptık ve çok da güzel sonuçlar aldık.

Denizcilik sektörü küresel bir sektördür ve bu sektörün oyuncuları devletlerdir. Küresel rekabetin en acımasız denizcilik sektöründe yaşanmaktadır. Bu nedenden dolayı karar verenlerin masasında olmak zorundasınız. Aksi takdirde birileri karar alır, siz de o kararları uygulamak zorunda

başlattık, en kısa zamanda vakıf tüzüğümüzde yapacağımız değişiklikler oda ile ilişkileri de arzu edilen seviyeye çıkarmış olacağız. Bütün denizcilik eğitim kurumlarımıza eşit mesafede her türlü desteği veriyoruz, vermeye de devam edeceğiz.

Göreve geldiğimiz günden bu yana tribünde oturup maç izlemeyi hiç düşünmedik, sahaya çıkıp oynadık. Bütün bölgelerimizi dolaşarak sorunları yerinde gördük ve çözüm yollarını birlikte tespit ettik. Şubelerimiz ile yakın işbirliği içinde sorunların yerinde

Geriyeye dönüp baktığımızda aslında 2019 yılının bizim açımızdan çok verimli bir yıl olduğunu söyleyebilirim. 2020 yılının daha da iyi olacağına da inancımız tam. 2020 yılı verimli ve kazançlı bir yıl olacak. Tabii ki bu küresel gezegende ne olacağını önceden kestirmemiz mümkün değil. Aksi bir durum olmaması durumunda güzel bir yıla girdiğimizi söyleyebilirim. Bunu en iyi denizciler bilir; sülman, çarşaf gibi bir denizde seyrederken bir bakmışsınız fırtına çıkmış, deniz patlamış; o dev dalgalar geminizin gövdesini vurmaya başlamış. Ne zaman, ne olacağını önceden kestirmemiz mümkün değil. Ülke olarak uluslararası ilişkilerde zorlu günler önümüzde duruyor. Bu da doğal olarak herkesi etkiliyor. Ortadoğu sorunu giderek kangrenleşiyor. Doğu Akdeniz bizim için çok önemli, Libya ile yapılan anlaşmayı çok önemsiyor ve destekliyoruz. Umuyoruz ki, aynı anlaşmaları Akdeniz'de başka ülkelerle de yapar, Doğu Akdeniz'de daha fazla inisiyatif sahibi oluruz.

Denize kıyısı olan yerel yönetimlere de bir çağrı yapalım. Kıyı ve deniz ile ilgili alacakları her türlü kararda, Deniz Ticaret Odamızın görüşlerini almaları çok önemli bir adım olacaktır. Bu işbirliği çerçevesinde yerel yöneticilerimizin, deniz ve deniz çevresi konusunda daha doğru kararlar vermesine katkı sunmuş olacağız. Bu ülke hepimizin, bu masmavi denizler, bembeyaz martılar, kıyıya vuran beyaz dalgalar hepimizin ortak malı... Yeni yılda umudunuzun hiç eksilmemesi dileğiyle güzel şeyler düşünelim; ama tedbiri de elden bırakmayalım. Geçen yılda kaybettiklerimize Allah'tan rahmet diliyorum. Allah selamet versin...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

**Dünya'da
ilklere**
imza atmaya devam ediyoruz...





PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ



YÜKSEKÖĞRETİM KURULU



2019

ÜSTÜN BAŞARI
ÖDÜLLERİ



ULUSLARARASI
İŞ BİRLİĞİ ÖDÜLÜ

**PİRİ REİS
ÜNİVERSİTESİ**

**BU ÜNİVERSİTEDE
İŞ VAR!**

2019 YILI YÜKSEKÖĞRETİM ÜSTÜN
BAŞARI ÖDÜLÜ SAYIN
CUMHURBAŞKANIMIZ TARAFINDAN
ÜNİVERSİTEMİZE VERİLDİ.

- Denizcilik Fakültesi
- Hukuk Fakültesi
- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
- Mühendislik Fakültesi
- Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- Enstitüler

Sosyal Bilimler Enstitüsü
Fen Bilimleri Enstitüsü



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi

www.pirireis.edu.tr



TUZLA/İSTANBUL

ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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

MECLİS TOPLANTISINDA 2020 BÜTÇESİ GÖRÜŞÜLDÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (İMEAK DTO) Aralık Ayı Olağan Meclis Toplantısı 12 Aralık Perşembe günü DTO'nun Fındıklı'daki merkez binasında yapıldı. Toplantının ana gündem maddesini 2020 bütçesi oluşturdu.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - EMİN EMİNOĞLU - SALİH ZEKİ ÇAKIR - ARİF KENAN TÜRKANTOS

Toplantının açılışını yapan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, toplantının yarım saat geç başlamasının sebebinin merhum Ferit Biren'in cenazesi olduğunu belirterek, merhum Ferit Biren'e Allah'tan rahmet diledi. Odanın kuruluşunda da emeği olduğunu belirten Çakır, "Çok değerli bir büyüğümüzü, bilgisine, tecrübesine saygı duyduğum bir ağabeyimizdi. Mekanı cennet olsun" dedi. Daha sonra Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından diğer vefat edenlerin isimleri okundu. Çavuşoğlu Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Nihat Çavuşoğlu'na, Şekerci ailesinden Cemal Şekerci'ye, Türkmen Gemi İşletmeciliği'nden Erol Türkmen'e, Yönetim Kurulu Yedek

Üyesi Barış Dillioğlu'nun babası Mehmet Şerafettin Dillioğlu'na, ASTAŞ (Aslan) Tersanesi ile yine aynı gruba

bağlı olarak Yalova Altınova'da hizmet veren SELTAŞ Tersanesi'nin kurucusu Selahattin Aslan'a, Statü Gemi Kiralama





ortaklarından Cengiz Dülger'in eşi ve oğluna Allah'tan rahmet, ailelerine ve denizcilik camiasına başsağlığı dilendi.

DTO'DAN GENÇ RESSAMA PLAKET

Daha sonra Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır bir duyuru yaptı. Bir meslektaşlarının otizm hastası oğlunun resim sergisine yer verdiklerini belirterek, aileyi ve oğullarını teşvik etmek için davet ettiklerini dile getirdi.

Serginin kütüphanede olduğuna değinen Çakır, fırsat oldukça bu tür sergileri yapmaya, teşvik etmeye devam edeceklerini söyledi. Ardından da Meclis Başkanı tarafından genç ressam Süleyman Tuna Taşkın ve ailesi kürsüye davet edildi. Eserleri çok beğendiğini dile getiren Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, genç ressamın geleceğinin parlak olduğunu vurguladı.

Üç yaşında otizm tanısı konulan ve o yaşından itibaren eğitim almaya başlayan Süleyman Tuna Taşkın'ın resim yapma merakı, 9 yaşında keşfedildi. Annesi İpek Taşkın ve babası Süleyman Taşkın'ın desteğini alarak, 5 yıldır üzerinde çalıştığı ilk sergisini Maltepe Belediyesi'nin desteği ile Prof. Dr. Türkan Saylan Kültür Merkezi'nde

“Sesim Fırçalar” sergisini açtı. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Aralık ayı olağan meclis toplantısına katılan Süleyman Tuna Taşkın'ın resim sergisine odanın kütüphanesinde yer verildi. Serginin ardından plaketi İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'dan aldı. Resim sergisiyle ilgili görüşlerini dile getiren İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, “Bu ve benzeri sosyal sorumluluk projelerini önemsiyoruz, benzer projelerde her zaman ailelerimizin ve kişilerimizin yanındayız. Benzer projelerin artarak devam etmesini isterim. Tuna Taşkın ve ailesini kutluyorum” dedi.

Toplantıya gündem maddeleri ile devam edildi. Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen kürsüye gelerek sunumuna başladı. 07.11.2019 tarih ve 20 sayılı toplantı zabıtlarının onaylanması oy birliği ile kabul edildi. Daha sonra 2019 Ekim ayı mizanı ve hesaplar arası aktarımın onaylanmasına geçildi. Aygün Özgen'in yaptığı sunumun ardından 2019 Ekim ayı mizan ve hesaplar arası aktarımın onaylanması maddesi oy birliği ile kabul edildi. Fasıllar arası aktarımla ilgili Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran söz alarak, bu aktarımın



Aygün Özgen

neden yapıldığı konusunda meclise bilgi verdi. Tamer Kıran aktarımın yapılma sebebinin Bodrum Şube'nin şu anda içinde kiracı olduğu binanın satın alınması ile ilgili olduğunu dile getirdi. Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen'in 2020 Merkez ve Şubeler bütçeleri sunumu sonrasında, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından bütçe münazaraya açıldı ve ardından oylamaya geçildi. 2020 Merkez ve Şubeler bütçeleri oy çokluğu ile kabul edildi. Oylamada Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ret oyu kullandı.

Diğer gündem maddelerinden sonra Oda'nın kasım ayı faaliyetleri bir video sunumla meclisle paylaşıldı.

“SEKTÖRÜMÜZÜN ACI KAYBI”

Video sunumun ardından kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, gündemle ilgili konuşması öncesinde vefat eden İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kurucuları arasında yer alan Ferit Biren'in ölümü sonrası üzüntüsünü paylaştı. Kıran “Bugün bu toplantıyı yapmadan önce Merhum Kaptanımız Ferit Biren'e son görevimizi yaptık. Biren, son derece ileri görüşlü bir insandı. Denizcilik tarihi yazılarıyla sektörümüze ve yazım dünyamıza emek vermiştir. Hem şahsen, hem de denizcilik sektörü adına çok üzgünüm. Kendisine Allah'tan rahmet diliyorum” dedi.

FERİT BİREN KİMDİR?

9 Aralıkta hayata gözlerini kapatan Ferit Biren, babasının askeri doktor olarak görevli bulunduğu Diyarbakır'da



1930 yılında doğdu. İlk ve ortaokulu bitirdikten sonra babası Dr. Adnan Biren'in Deniz Kuvvetleri'nde görevli olması, çocukluğunun babasının görev yaptığı Hamidiye Kruvazörü ve Yavuz Zırhlısı'nda geçmesi ve halasının oğlu Cezmi Biren'in de Deniz Harp Okulu'nda okumasından etkilenecek Deniz Lisesi'ne gitmek istemiş fakat o zaman II. Dünya Savaşı yılları Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu'nun Mersin'de olması nedeniyle babasının bu isteğine karşı çıkması sonucunda Kabataş Lisesi'ne gitmek mecburiyetinde kalmış ve fen bölümü, Fransızca kısmından 1947 yılında mezun olmuştur. Lise yıllarında çok çalışkan bir öğrenci olan Kaptan Ferit Biren liseyi bitirince herkesin gönlünde olan İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ni (YDO) kazanıp 1951 yılında mezun oldu. Biren aynı zamanda İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da kurucuları arasında yer alıyordu.

“AKLI VE SAĞDUYUYU ÖN PLANDA TUTACAĞIZ”

Kaptan Ferit Biren'i anmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis üyelerinin 2020 yılı bütçesinin kabulünde göstermiş oldukları teveccüh için memnuniyetini belirtti. Tamer Kıran

bütün şube yönetici ve çalışanlarına ve ayrıca merkez çalışanlarına da emeklerinden dolayı teşekkür etti. Göreve geldikleri ilk günden beri hizmet esaslı bir stratejiyi benimsediklerini, odayı yönetirken, akli, sağduyuyu, planlı ve şeffaf çalışmayı hep ön planda tuttuklarını belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Bütçemizi hazırlarken de, iki

ilkeye dikkat ettik. Bunlardan birincisi üyelerimiz için önem taşıyan her türlü faaliyetin gerçekleştirilmesi için tüm gücümüzle çalışmak, ikincisi ise bu çalışmalarını tasarruf ilkelerini gözeterek yapmak.

Odamız gelirlerinin en doğru ve en etkin bir şekilde değerlendirilmesinin, ancak bu anlayışla mümkün olacağına inanıyoruz. Bu anlayış ile yapmış olduğumuz çalışmalar neticesinde odamız 2019 yılı bütçesinde tahmin edilen gelirlerin üzerinde bir gerçekleşme, giderlerimizde ise gözle görülür bir tasarruf oluşacağını şimdiden müşahade ediyoruz ki, kesin bilançomuzu Mart ayı meclisinde sizlerle paylaşacağız”. Tamer Kıran, yeni bütçenin ülke ekonomisine, Türk denizciliğine ve tüm üyelere hayırlı olmasını diledi.

Dış ticaret açığının daralarak, enflasyonda olumsuz tablonun olumluya dönmesinin Türkiye adına olumlu gelişmeler olarak değerlendirilebileceğine dikkat çeken Tamer Kıran, sektör açısından avantaja çevrilebilecek yollar aranması gerektiğini söyledi. Deniz ticaretinin ton-mil





Tamer Kiran

açısından sağlıklı bir seviyeye ulaşması için ortalamanın üzerinde seyretmesi gerektiğini ifade eden Kiran, “Uzun vadeli deniz ticareti ortalamalarının ton bazında %4 olduğunu görüyoruz. 2019 yılı için beklentilerin bunların altında kalacağını söyleyebiliriz. Dünya filosuna baktığımızda son 5 yılın ortalamasına baktığımızda tüm filo 2 milyar DWT’yi geçti. Baltık Kuru Yük Endeksi, 2017 yılında deniz ticaretinde yüzde 5 civarında büyüme sergilemiş, 2016’daki 500 seviyesinden 1500 seviyesinin üzerine atmıştı. 2019’un başından itibaren yükselişe geçen endeks yılın ikinci yarısından itibaren düşüş trendine girdi” dedi.

ÇİN VE ABD TİCARİ SAVAŞLARI

Tamer Kiran 2010’dan beri genelde zayıflayan ticaretin 2020 yılında toparlanması küresel ekonomik büyümenin destekleyici politikalar ve iktisadi faaliyette beklenen canlanma ile 2020’de içinde olduğumuz 2019’a oran ile bir miktar daha yüksek olacağını ifade etti.

Kuşkusuz bu iyimser beklentilere rağmen önümüzdeki yıl dünyadaki ekonomik gelişmelere paralel bazı riskler ve zorlukların ön plana çıkacağını vurgulayan Kiran, “Özellikle ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşında nihai noktaya henüz ulaşamadı. İki ülke arasındaki ticaret müzakereleri ekim ayı ortalarında kısmi anlaşma ile sona ermişti. Kasım ayı boyunca anlaşmanın birinci etabının ne zaman imzalanacağına dair belirsizlik sürse

de taraflardan gelen açıklamaların çoğunlukla olumlu olması küresel piyasaları desteklerken 27 Kasım’da ABD Başkanı Donald Trump Hong Kong’taki gösterilerde uygulanan şiddet ve insan ihlallerinden sorumlu tutulan Çinli yetkililere yaptırım uygulanmasını uygun gören yasa tasarısını imzalaması iyimser beklentileri tekrar negatif yöne doğru çekmiştir. Ticaret savaşlarının en önemli iki aktörünün sorumlu davranışı göstererek bir anlaşmaya varmaları ve sorunun çözümü hala en büyük beklenti olarak dünya piyasalarında beklenmektedir” dedi.

“ÜLKEMİZİN REFAHI İÇİN AŞ VE İŞ ÜRETECEĞİZ”

Dünya ve Türkiye’deki ekonomik gelişmeler konusunda görüş ve önerilerini de meclis üyeleriyle paylaşan Tamer Kiran, ticaretin 2020 yılında toparlanması, küresel ekonomik büyümenin destekleyici politikalar ve iktisadi faaliyette beklenen canlanmayla 2020’de 2019’a kıyasla bir miktar daha yüksek olmasını beklediğini kaydetti.

İyimser beklentilere rağmen önümüzdeki yıl dünyadaki ekonomik ve siyasal gelişmelere paralel bazı riskler ve zorluklar da görülebileceğine dikkat çeken Tamer Kiran, “Denizcilik sektörünü oluşturan paydaşlarımızın geleceğe dair risk faktörlerini iyi tespit edip, buna göre analizler yapmaları ve çözümler üretmelerinin hayati önem taşıdığını özellikle belirtmek istiyorum. Biz her zaman olduğu gibi önümüzdeki yıl da; zorluklar karşısında yılmadan, ülkemizin refahı için aş, iş üretmeyi kendimize öncelikli görev edinmeyi sürdüreceğiz” diye konuştu.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ YENİ BİR DÖNEME GİRİYOR

Denizcilik sektörü açısında kükkürt düzenlemesinin son derece önemli bir gündem maddesi olduğunu dile getiren Tamer Kiran, IMO’nun yılbaşından itibaren düzenleyeceği kükkürt düzenlemesiyle sektörün yeni bir döneme gireceğini söyledi. 7 Aralık’ta yürürlüğe giren Dijital Hizmet Vergisi’ne değinen Kiran, bu konuda bazı



Bahadır Tonguç

kanunlarda değişiklik yapılmasına dair kanunun yürürlüğe girdiğini, konaklama vergisine ilişkin bilgilerin üyelere verildiğini söyledi. 24 Aralık Salı günü odada bu konu ile ilgili bilgilendirme eğitimi verileceğini ifade etti.

O ATIK PROJESİ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nca hazırlanan, 12 Temmuz 2019 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan O Atık Yönetmeliği’ne değinen Tamer Kiran, yönetmeliğin Türkiye’nin bütün kamu ve kuruluşlarında uygulanmaya başlandığını söyledi.

Oda yönetim kurulu kararı ile merkez ve şubelerinde de O Atık Yönetim Sistemi kullanılmakta olduğunu belirten Tamer Kiran, sistem tamamlandığında bakanlıkça yapılan denetim ithamında O atık belgesini almak için başvuruda bulunacaklarını vurguladı.

Kiran, “Bu kapsamda da 11-20 Kasım tarihleri arasında odamız merkez ve şubelerinde bilinçlendirme ve eğitim çalışmaları tamamlanmıştır. 1 Ocak 2020 itibarı ile bu uygulamaya geçmeyi planlıyoruz” dedi.

2020 yılının herkese huzur, mutluluk, barış, refah getirmesini dileyerek konuşmasına son veren İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran’ın konuşmasının ardından kürsüye gelen gemi brokeri Bahadır Tonguç navlun piyasaları ve önümüzdeki dönemde sektörde gerçekleşecek trendler hakkında bilgiler verdi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Aralık ayında gerçekleştirdiği faaliyetlerden bazıları şöyle:

ARKTİK BÖLGESİ'NİN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ VURGULANDI

Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi ve Hukuk Fakültesi tarafından düzenlenen, "Arktik Bölgesinin Siyasi ve Hukuki Önemi ile Türkiye Açısından Değerlendirilmesi" konulu panel, üniversitenin konferans salonunda, 4 Aralık Çarşamba günü gerçekleştirildi. Panelin açılış oturumunda İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran bir konuşma yaptı.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ İKİNCİ TOPLANTISINI YAPTI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Denizcilik Meclisi, ikinci toplantısını 13 Aralık 2019 Cuma günü, TOBB İstanbul Temsilciliği'nde yaptı. Toplantıda, kamuyu temsilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdür Vekili Necdet Sümbül, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Yalçın Özden, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehirhatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş ve diğer yetkililer katıldı. Toplantıda, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı Recep Düzgüt ve meclis üyeleri yer aldılar.

GÜNEYDOĞU AVRUPA İŞBİRLİĞİ SÜRECİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim

Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Kosova'nın başkenti Priştine'de, Kosova Ticaret Odası ev sahipliğinde, Güneydoğu Avrupa İşbirliği Süreci kapsamında düzenlenen toplantıya katıldı. Tamer Kiran, Kosova Cumhuriyeti Dışişleri Bakan Yardımcısı Rejhan Vuniqi'nin de katıldığı toplantıda bir konuşma yaptı.

TUGS VE YABANCI GEMİ SİCİLLERİ SEMPOZYUMU

İMEAK Deniz Ticaret Odası ve İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nce düzenlenen "20. Kuruluş Yıldönümünde Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve Yabancı Gemi Sicilleri" konulu sempozyum Hilton İstanbul Bosphorus Hotel'de, 19 Aralık Perşembe günü düzenlendi.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, sempozyumun, "TUGS'un Mali Hükümleri ve Rekabet" konulu oturumunda yaptığı konuşmada, Türk denizciliğinin önünü açan kanun, uygulama ve gelişmeleri tarihsel bir süreç içinde anlattı.

VERGİ KANUNLARINDAKİ SON DÜZENLEMELER HAKKINDA EĞİTİM VERİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda, 24 Aralık Salı günü, "Vergi Kanunlarındaki Son Düzenlemeler", "E Dönüşüm Uygulamaları", "Muhtasar ve Prim Hizmet Beyannameleri" hakkında Oda üyelerine eğitim verildi.

LOJİSTİK MASTER PLANI TANITIM TOPLANTISI YAPILDI

Lojistik Master Planı, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan ile Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan'ın katılımıyla Ankara'da tanıtıldı. Toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran ve DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak katıldı.

DTO YÖNETİMİNDEN DENİZ HARP OKULU'NA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, 26 Aralık 2019 Perşembe günü, Tuzla'daki Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Okulu'nu ziyaret etti.

HAZİNE VE MALİYE BAKANLIĞI BAKAN YARDIMCILARI İLE TOPLANTI

İMEAK DTO Yönetimi ve denizcilik sektörü temsilcileri, Hazine ve Maliye Bakanlığı bakan yardımcılarını ile toplantı yaptı. 4 Ocak 2020 Cumartesi günü gerçekleştirilen toplantıya, Hazine ve Maliye Bakan Yardımcıları Dr. Nureddin Nebati ve Osman Dinçbaş, Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayraktar, İstanbul Vergi Dairesi Başkanı Rıza Bilgiç, Gelir İdaresi Başkan Yardımcısı Mehmet Arabacı, Vergi Denetim Kurulu Başkan Yardımcısı Onur Gök ve Gelir İdaresi Başkanlığı Daire Başkanı Abdullah Karaboyacı katıldı.



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.

2019 PROF. DR. FUAT SEZGİN YILI KONFERANSI YAPILDI

Piri Reis Üniversitesi'nde 17 Aralık'ta "2019 Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı Konferansı ve Ödül Töreni" gerçekleştirildi.



2019 Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı etkinlikleri kapsamında Piri Reis Üniversitesi tarafından 17 Aralık 2019 Salı günü, üniversitenin Deniz Kampüsü Konferans Salonu'nda, "2019 Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı Konferansı" düzenlendi.

Konferansa, Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Yönetim Kurulu Üyesi Necmeddin Bilal Erdoğan, Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Tuzla Belediye Başkanı Şadi Yazıcı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Yönetim Kurulu ve Mütevelli Heyeti Başkanı Mecit Çetinkaya, 2019 Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı Koordinasyon Başkanı ve Kırıkkale Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Ersan Aslan, Piri Reis Üniversitesi bir önceki Mütevelli Heyet Başkanı Metin Kalkavan, DTO Yönetim

Kurulu Üyesi Burak Akartaş ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran konferansta yaptığı konuşmada, 2019 yılının Cumhurbaşkanlığımız tarafından "Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı" olarak ilan edildiğini hatırlatarak, Piri Reis Üniversitesi'nin, bu anlamlı yıla ilişkin olarak Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı ve Kırıkkale Üniversitesi ile işbirliği protokolü imzalamasından ve faaliyetlerde bulunmasından onur duyduklarını söyledi.

GEÇMİŞİ BİLMEYEN GELECEĞİ YAZAMAYIZ

Merhum Prof. Dr. Sezgin'in çalışmalarının, denizciler için de

ilham verici olduğunu belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: "Prof. Dr. Fuat Sezgin'in, uzun yıllar süren araştırmaları sonucu ortaya çıkan "İslam Uygarlığında Astronomi Coğrafya ve Denizcilik..." adlı eseri bizlere İslam uygarlığının saklı kalmış bilimsel geçmişine dopdolu bir yolculuk yaptırmaktadır.

Müslüman denizcilerin 15. Yüzyıl Hint Okyanusu'nda yaptıkları şaşırtıcı doğrulukta mesafe ölçme sonuçları dikkati çekmektedir.

Müslüman denizciler gelişmiş trigonometri ve astronomi bilgilerini kullanarak, Afrika'nın doğu kıyısı ile Sumatra-Java arasındaki uzaklıkları, Hint okyanusunun aynı coğrafi boylamlar üzerinde bulunan burunları, körfezleri adalar ve limanları arasındaki 60 uzaklığı kaydetmişlerdir. Bu çizelge ve verileri bugünkü koordinatlar ile karşılaştırdığımızda ne kadar az bir sapma olduğunu görmekteyiz."

Gençlere de seslenen Tamer Kıran, "Geçmiş bilmeden, geleceği yazamayız. Bu nedenle genç neslin, bu zengin geçmişteki bilim adamlarını ve çalışmalarını en azından genel kültür seviyesinde bilmesi büyük önem taşıyor. Geçmişimizde Farabi, İbni Sina, Mimar Sinan ve Piri Reis gibi, dönemlerinde bilim tarihine damga vurmuş çok büyük değerlerimiz mevcut. Bu değerlerimizin yaşamları ve bilimsel çalışmaları, siz, geleceği inşa edecek gençlerimize şüphesiz en büyük rehberler olacaktır" diye konuştu. Tamer Kıran, 2018 yılında kaybettiğimiz değerli bilim insanımız Prof. Dr. Fuat Sezgin'i, saygı, minnet ve rahmetle andı. Konferansta, 2019 Prof. Dr. Fuat Sezgin Yılı Koordinasyon Başkanı ve Kırıkkale

DTO'DAN ODA ÜYELERİNE EĞİTİM DESTEĞİ

DTO Meclis Salonu'nda, 24 Aralık Salı günü, "Vergi Kanunlarındaki Son Düzenlemeler", "E Dönüşüm Uygulamaları", "Muhtasar ve Prim Hizmet Beyannameleri" hakkında Oda üyelerine eğitim verildi.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Vergi ve Mali Danışmanı Murat Erişti, "Vergi Kanunlarında Yapılan Son Düzenlemeler" konulu sunumunda, hayatımıza yeni giren vergiler hakkında bilgilendirmede bulundu.

Türkiye'de dijital ortamda sunulan her türlü reklam hizmetleri, içerik satışları (oyun, müzik, video, uygulama



içi satışlar vb.), sosyal medya sitelerinde verilen ücretli hizmetler, mal ve hizmet satışında aracılık yapan "web" sitelerinde sunulan aracılık hizmetlerinden elde edilen hasılat

üzerinden vergi alınmasını temin etmek amacıyla "dijital hizmet vergisi" adıyla yeni bir vergi ihdas edildiğini belirten Murat Erişti, "Söz konusu düzenlemeye göre, dijital ortamda, dijital hizmet sağlayıcıları tarafından Türkiye'de sunulan aracılık da dahil olmak üzere dijital hizmetlerden elde edilen hasılatla %7,5 oranında Dijital Hizmet Vergisi ("DHV") uygulanacaktır. DHV mükellefi, dijital hizmet sağlayıcılarıdır" dedi.

GELİR VERGİSİ TARİFESİNE YENİ DİLİM

193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 103. maddesinde yapılan değişiklikle, gelir vergisi tarifesine yeni bir dilim ve %40 oranının eklendiğini kaydeden Murat Erişti, "Buna göre, mevcut tarifinin ilk dört dilimi korunmak suretiyle 500.000 TL'ye kadar gelir elde eden grupların vergi yüklerinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır; ancak 500.000 TL ve üzeri gelir elde edenler %40 oranında gelir vergisine tabi olacaktır" diye konuştu. Murat Erişti, bu Kanunun 15. maddesiyle, Gelir Vergisi Kanunu'nun 86. maddesinin birinci

fıkrasının (1) numaralı bendinin (b) alt bendinde yapılan değişiklik ile gelir vergisi tarifesinin 4. gelir diliminde yer alan tutarın (500 Bin TL) üzerinde ücret elde edenlerin beyanname vermesine imkan sağlandığını kaydetti.

Emlak Vergisi Kanunu'nda yapılan düzenlemelerle, bu kanunun 30 ila 37. maddeleriyle, Emlak Vergisi Kanunu'na eklenen 42 ila 49. maddelerle, "Değerli Konut Vergisi" ihdas edildiğini belirten Murat Erişti, Değerli Konut Vergisi'ne tabii mesken nitelikli taşınmazlardan değeri; 5.000.000 ile 7.500.000 TL arasında olanların (Binde 3), 7.500.001 ile 10.000.000 TL arasında olanların (Binde 6), 10.000.001 TL'yi aşanların (Binde 10) oranında vergilendirileceğini sözlerine ekledi.

Toplantıda, Serbest Muhasebeci Mali Müşavir Sibel Lilioğlu "e dönüşüm", Serbest Muhasebeci Mali Müşavir-Denetçi Mualla Küçükakkaş da, "muhtasar aylık prim hizmet beyannamesi" konulu sunumları gerçekleştirdiler.

TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

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

HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

Temar Denizcilik, denizcilik sektöründeki deniz araçlarına ÖTV' siz akaryakıt, madeni yağ ve deniz boyaları temin edebilmek ve hizmet sunabilmek için 1997 yılında İstanbul'da kurulmuştur.

Türkiye'nin önde gelen denizcilik firmalarına hizmet veren şirketimiz kaliteli hizmet sunabilmek ve iş verimliliğini arttırabilmek için müşteri odaklı bir politika izlemektedir. Her bir müşterimize olan sorumluluğumuzun bilincinde hareket ederek, seri hizmet ve teknik düzeydeki donanımımızı kullanmakta, müşterilerimizin 24 saat bize ulaşabilecekleri iletişim ağıımız ile zamanı en iyi şekilde değerlendirmekteyiz. Çözümüne yönelik hizmetler sunuyoruz.

Ülkemizin tüm liman ve sahil bölgelerinde deniz araçlarına ve farklı pek çok sektöre çeşitli hizmetleri ile ulaşan şirketimiz, ÖTV' siz akaryakıt, transit ve ÖTV'li, KDV'li akaryakıt bayisi olarak hizmet vermektedir.



AKARYAKIT



BOYA



YAĞ



ULAŞILABİLİR

ŞUBELER VE MAĞAZALAR



Merkez Ofis

0216 582 00 52
info@temar.com.tr
İçmeler Mah. Aydınli yolu Cad. No:34/4
Tuzla / İSTANBUL



Trabzon Mağaza

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



Teos Marina

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



Sarıyer Ofis

0212 342 09 56
Zekeriyaköy Mah. Acarlar Sitesi Kasımpatı
Sk. No: 10/B
Sarıyer - İstanbul



Tuzla Mağaza

0216 582 00 52
Evlia Çelebi Mah. Mehmet Akif Sk.
No:3/1
Tuzla / İstanbul



Akçakoca İstasyon

0 380 618 86 64
Ayazlı Mah. Ereğli Cad.
No:142/1
Akçakoca / Düzce

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI'NDAN “DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE” FİKİR VE PROJE YARIŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla “Denizci Millet, Denizci Ülke” adıyla fikir ve proje yarışması başlattı.



Yarışma, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsıyor. Başvurular, 02 Ocak-27 Mart 2020 tarihleri arasında Deniz Ticaret Odası web sitesinde yarışma için hazırlanan portal üzerinden kabul edilecek.

Değerlendirmeler neticesinde ilk üç dereceye giren başvuru sahiplerinden birinciye 50.000 TL, ikinciye 30.000 TL ve üçüncüye 15.000 TL teşvik ödülü verilecek. Dünyanın yaklaşık olarak %71'i denizlerden oluşurken, dünya

ticaretinin yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Bu açıdan bakıldığında ülkemizin üzerinde bulunmuş olduğu coğrafi konum, küresel anlamda denizcilik faaliyetleri başta olmak üzere, stratejik, ekonomik ve kültürel açıdan diğer ülkelerle karşılaştırılmayacak büyük avantajlara sahip. Bu anlamda denizcilik sektörü, özellikle son yıllarda yürütülen etkin deniz taşımacılığı politikaları, gelişen ve büyümeye devam eden tersane kapasitesi ve denizcilik eğitimi veren toplamda 88 kurumunun yetiştirmiş olduğu gemici personeli ile ülkemizin en önemli istihdam kaynakları arasında yerini alırken, uluslararası alanda kapasite olarak büyümeye devam ediyor.

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

Bu yarışma ile Deniz Ticaret Odası'nın “Denizci Millet ve Denizci Ülke”

vizyonu çerçevesinde, Türk denizcilik sektörünün yenilikçi milli fikirler, projeler, sistemler ve teknoloji ile bir araya getirilmesi ve denizciliğimizin daha ileri noktalara çıkarılarak dünya ticaretinde daha yüksek seviyelere taşınması amaçlanıyor.

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

“Denizci Millet, Denizci Ülke” Fikir ve Proje Yarışması, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikirleri ve projeleri kapsıyor.

Yarışmanın iki aşamalı jüri heyeti, üniversitelerin denizcilik eğitimi veren fakültelerinin akademisyenleri ile denizcilik alanında faaliyet gösteren firma, kurum ve kuruluşların üst düzey yöneticilerinden oluşturuldu.

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

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



DTO YÖNETİMİ DENİZ HARP OKULU'NU ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran ve yönetim kurulu üyeleri, Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Okulu'nu ziyaret etti.

Tamer Kıran Başkanlığındaki DTO Heyeti, Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Okulu Komutanı Tuğamiral Erhan Aydın ve Dekan Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan tarafından karşılandı. Deniz Harp Okulu ziyaretine, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Ömer Faruk Miras, Adnan Naiboğlu, Başaran Bayrak ve Burak Akartaş, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral



Erdoğan ile DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu ve Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı.

Tuğamiral Erhan Aydın, DTO Heyeti'ne okulu gezdirerek bilgi verdi. Heyet, okulun simülasyon odaları ve laboratuvarlarında incelemelerde bulundu. Daha sonra Tamer Kıran ve Tuğamiral Erhan Aydın, ziyaretin anısına birbirlerine plaket sundular.

MALİYE BAKANLIĞI BAKAN YARDIMCILARI İLE ÖNEMLİ BULUŞMA

İMEAK DTO yönetimi ve denizcilik sektörü temsilcileri, Hazine ve Maliye Bakanlığı bakan yardımcılarını ile toplantı yaptı.



Fatih'teki İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı'nda, 4 Ocak 2020 Cumartesi günü gerçekleştirilen toplantıya, Hazine ve Maliye Bakan Yardımcıları Dr. Nureddin Nebati ve Osman Dinçbaş, Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayraktar, İstanbul Vergi Dairesi Başkanı Rıza Bilgiç, Gelir İdaresi Başkan Yardımcısı Mehmet Arabacı, Vergi Denetim Kurulu Başkan Yardımcısı Onur Gök ve Gelir İdaresi Başkanlığı Daire Başkanı Abdullah Karaboyacı katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran başkanlığındaki heyette ise, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı Recep Düzgüt, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Mavi Marmara Deniz Taşımacılığı Kooperatifi Başkanı Uğur Sina Şen, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve TOBB Türkiye

Denizcilik Meclisi Üyesi Burak Akartaş, Türkiye Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Üyesi ve İMEAK DTO Meclis Üyesi, Deniz Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi Cihan Ergenç, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, Türkiye Liman İşletmecileri (TÜRKLİM) Başkanı Hakan Genç, İMEAK DTO Meclis Üyesi, İMEAK DTO Meslek Komitesi Üyesi, S/S Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi (TURYOL) Başkanı Kasım İnanlı, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Vergi ve Mali Danışmanı, YMM ve Bağımsız Denetçi Murat Erişti ve İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu yer aldı.

Toplantıda, denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren sorunlar Hazine ve Maliye Bakan Yardımcılarına iletildi, çözüm önerileri hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

TAMER KIRAN: YERLİ VE MİLLİ OTOMOBİLİMİZ ÜLKEMİZ İÇİN GURUR KAYNAĞI

Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu'nun Yeniliğe Yolculuk Buluşması ve Bilişim Vadisi Resmi Açılış Töreni, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve (TOGG) Üst Yöneticisi (CEO) Gürcan Karakaş'ın katılımıyla Gebze'de gerçekleşti.

Gebze'deki Bilişim Vadisi'nde düzenlenen "Yeniliğe Yolculuk Buluşması" programına Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yanı sıra, Cumhurbaşkanlığı Kabinesi üyeleri,

TOBB başkan ve yardımcıları, TOGG hissedarları, otomotiv endüstrisi, otomotiv tedarik sanayisi, iş dünyasının temsilcileri, medya temsilcileri ile TOGG çalışanları ve yakınlarının yer aldığı 2

bin kişilik bir davetli topluluğu katıldı. İMEAK DTO Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran şu açıklamalarda bulundu: "Yerli ve milli otomobil ülkemiz için bir gurur kaynağı. Denizcilik ve havacılıktan sonra otomobil sektöründe de büyük atılımlara imza attık. 24 Mayıs 2017 Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin 73. Genel Kurulu'nda Sayın Cumhurbaşkanımızın dile getirdiği ve Sayın Yönetim Kurulu Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu'nun: 'Siz bizim arkamızda durursanız Türk iş dünyası olarak biz bunu yaparız' dediği, yerli ve milli otomobilin lansman töreni için bugün buradayız.

Hakikaten çok heyecanlı bir gün. Etrafı, kalabalığı görüyorsunuz, heyecanı görüyorsunuz. Denizde başlayan Milgem Projeleri ile havada devam eden Atak Helikopteri ile SİHA'larla, İHA'larla, şimdi de karada yerli ve milli otomobille devam edecek olan bu yolculuk hakikaten ülkemiz için çok önemli. Bunlara ihtiyacımız var.

Ülkemizin böyle gelişmelere ihtiyacı var. Fevkalade gurur dolu, mutlu olduğumuz bir gün yaşıyoruz. 1960'ların başında yapılan, şu anda da arkamızda gördüğümüz ilk yerli arabamız Devrim'le başlayan ama hemen bir duraksamaya uğrayan bir süreç. İnşallah bugün yeniden başlatılıyor ve 2022 yılında teslim edilecek ilk araçla da yepyeni bir döneme doğru yelken açmaya başlamış olacağız."



“BİRLİKTE BAŞARMALIYIZ!”

Zonguldak milletvekilleri, Ereğli’deki sivil toplum kuruluşlarının ve siyasi partilerin temsilcileri OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem’in himayesinde OYAK ve Erdemir yöneticileriyle bir araya geldiler. Toplantıya, Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem de katıldı.



Toplantıya, OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem’in yanı sıra Zonguldak Milletvekilleri Polat Türkmen, Hamdi Uçar, Ahmet Çolakoğlu, Ünal Demirtaş, Deniz Yavuzılmaz, OYAK Maden Metalurji Grup Başkanı Toker Özcan, Oyak Güvenlik Genel Müdürü Kamil Faruk Güven, OYAK Otomotivi ve Lojistik grup Başkanı Cem Aysel, Erdemir Genel Müdürü Salih Cem Oral, kurum hukukçuları, AK Parti İlçe Başkanı Fatih Çakır, MHP İlçe Başkanı Rahman Demirtürk, İYİ Parti İlçe Başkanı Evrim Balbaloğlu, BBP İlçe Başkanı Turabi Çelik, Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şube Başkanı İrfan Erdem, Türk Metal Sendikası Ereğli Şube Başkanı Metin Ercan, Ereğli Muhtarlar Derneği Başkanı Şükrü Kılıç, Ereğli Fiziksel Engelliler Derneği Başkanı İsmail Şentürk, Muharip Gaziler Derneği Başkanı Temel Şahin, Ereğli Gazeteciler Derneği Başkanı Necati Günay katıldı.

OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem toplantıyı OYAK’ı ve Erdemir’i daha iyi anlatmak, Karadeniz Ereğli Geleceğine Sahip Çıkıyor Platformu ve sivil toplum örgütleriyle grubun

faaliyetlerini paylaşmak, birlik ve beraberlik içinde talepleri dinleyebilmek amacıyla düzenlediklerini belirtti. OYAK Genel Müdürü Erdem, yurt savunmasındaki askerimizin emekleriyle kurulan OYAK’ın, bulunduğu her coğrafyada ülkemize katkıda bulunduğunu, üretim, istihdam, ihracat konularında destek vermeye çalıştığını, aziz vatanımızı çocuklarımıza ve torunlarımıza en iyi şekilde bırakabilmek için çalıştığını ifade etti.

Toplantıda Ereğli Platformu sözcüsü Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Erdemir’in Türkiye’nin güzide kuruluşlarından biri olduğunu belirterek, toplantının düzenlenmesiyle sorunların çözümüne yönelik bir adım atıldığını ve beyaz bir sayfa açıldığını söyledi. Erdem, geçmişten gelen alışkanlıkların da etkisiyle Ereğli’de yaşayan herkesin Erdemir’den talepleri olduğunu, ancak koşulların zaman içinde değiştiğini ifade etti.

Erdemir’in borsaya kote bir kuruluş olduğunu vurgulayan Erdem, platformun mantık çerçevesinde günün koşullarını

da dikkate alarak ve süzgeçten geçirerek Ereğli’nin sorunlarını dile getireceğini belirtti. ERDEM çelikhane cüfur stok sahasının taşınması, çevre konusuna gösterilen duyarlılığın artırılmasını beklediklerini söyledi. Platformun, kurulması planlanan hidroelektrik santrale karşı olmadığını ancak Ereğli’ye verilen yüzde 29’luk kullanım hakkı oranının korunmasını talep ettiklerini ifade eden Erdem, ayrıca Erdemir’in Anayasa Mahkemesi’nde kazandığı dava sonucunda geriye dönük ödeme talep etmemesi ya da ödemenin uzun vadeye yayılmasının Ereğli halkı için önemli bir memnuniyet kaynağı olacağını ifade etti.

Batı Karadeniz Bölgesi’nin önemli sorunlarından biri olan acentelerin yaşadığı problemi de gündeme getiren Erdem, Sayın Genel Müdülden, yılbaşında 3-4 acenteye daha iş verileceği veya eski duruma dönüleceği yönünde söz aldı. Aynı zamanda bölgede bulunan denizcilik alanında eğitim veren okullarda öğrenim gören 1.650 öğrencinin stajını yapabilmesi için Erdemir’in verdiği staj kontenjanının artırılması konusunda taleplerini ilettiler.

OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem, Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan ERDEM ve Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Arslan Keleş, önceliğin Ereğli’de yeni iş alanlarının yaratılmasına yönelik çalışmalar olması gerektiği hususunda anlayış birliği içerisinde olduklarını ve buna yönelik ortak çalışma yapılması yönünde karar aldıklarını belirttiler.

Batı Karadeniz Bölgesi (Karadeniz Ereğli) Şubesi

TURKEY



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

**7/24
SERVICE
ALL
TURKISH
PORTS &
STRAITS**



im pa **ILS**



TradeNet
#52240



EN ISO
45001:2018
22000:2018
14001:2015
9001:2015



Head Office :

Kazım Dirik Mah. Atatürk Cd. Merkez İşhanı No.70 K.4 D.8 35800 Aliğa / İZMİR - TURKEY

T. +90 232 616 16 92 F. +90 232 616 36 27 - info@simseklerltd.com.tr - www.simseklerltd.com.tr

KÜLTÜR VE TURİZM KONULU İŞ KONFERANSI YAPILDI

Bodrum'da Bodrum Rusya ve Rusça Konuşan Ülkeler Kültür Günleri" kapsamında, "2019 Türkiye-Rusya Karşılıklı Kültür ve Turizm Yılı İşbirliğinin Geliştirilmesi" konulu iş konferansı gerçekleştirildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesinin de katkıları ile Bodrum Belediyesi ve Bodrum Tanıtma Vakfı (BOTAV) tarafından bu yıl 5'incisi olan "Bodrum Rusya ve Rusça Konuşan Ülkeler Kültür Günleri" kapsamında, "2019 Türkiye-Rusya Karşılıklı Kültür ve Turizm Yılı İşbirliğinin Geliştirilmesi" konulu iş konferansı yapıldı.

Konferansa Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Osman Gürün, Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz, Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, Rusya Federasyonu Türkiye Büyükelçisi Aleksey Yerhov, Rusya Bilim ve Kültür Merkezi Ankara Temsilcisi Enver Şeyhov, Rusya-Türkiye İş Konseyi Başkanı Ahmet Palankoyev, Türkiye Otelciler Federasyonu Başkan Yardımcısı (TÜROFED) Mehmet İşler, Rusya Restorancılar ve Otelciler Federasyonu Başkanı Igor Buharov, Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği Başkanı Oya Narin, siyasi parti temsilcileri, oda başkanları ve her iki ülkeden sektör temsilcileri katıldı.

Konferansın açılış konuşmasını yapan Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, Ruslar ile Türklerin binlerce yıldır aynı coğrafyayı paylaştığını dile getirerek şunları söyledi: "Artan bir profille ticaret ve turizm ilişkilerimiz sürüyor. Rusya'daki dostlarımızı sadece

turizm sezonunda değil, yılın her günü Bodrum'da görmek istiyoruz. Bodrum'u, Rusya'nın Türkiye'ye açılan kapısı yapmak için çalışıyoruz. Tanıtım açığımızı kapatmak için hep birlikte çalışacağız, ilk adım olarak Moskova'ya gideceğiz. Bodrum'daki tüm paydaşların Moskova'daki tanıtım ofisimize sık sık gitmesini ve Türkiye'deymiş gibi oraları ziyaret etmesini çok önemsiyoruz".

Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz ve Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Osman Gürün'ün konuşmalarından sonra söz alan İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'un deniz turizmi açısından benzersiz bir destinasyon olduğunu vurgulayarak, her gelir grubuna uygun deniz turizmi yapmaya muktedir olduklarını söyledi. Dinç, konuşmasına şöyle devam etti: "Bodrum, Türkiye'nin Ege kıyılarında ünlü şair Halikarnas Balıkcısı'ndan bu yana yarım asırdır süregelen mavi yolculuk için en ideal başlangıç noktasıdır. Gökova Körfezi Avrupa'nın en iyi deniz gezisi alanlarından biri kabul edilmektedir. Bol güneşi, berrak suları, uygun demirleme alanları ile dost canlısı insanlarımız, denize ilgi duyan yolcular için birçok güzellik sunmakta, kolaylıklar sağlamaktadır. Sahil şeridindeki köyleri ve tarihi güzellikleri ile bozulmamış birçok yer, turistler tarafından Mavi Yolculuğu çok cazip hale getirmektedir. Bunun yanı sıra yat imalat konusunda ideal bir yere sahip olan Bodrum'daki tersanelerimizde inşa edilen guletler, motor yatlar ve yelkenliler dünya çapında talep edilir hale gelmiş olup, uzman teknik kadroları, atölyeleri ve hangarlarında yeni inşanın yanı



sıra her türlü yat ve deniz araçlarına çekek, bakım ve onarım hizmetleri verilmektedir".

Orhan Dinç; "Bu ve bunun gibi etkinliklerle, ülkemizin hem turizm hem de tekne üretimi alanında tanınırlığını arttırmak sureti ile ülke ekonomisine katkı sağlamak açısından çok önemli bir iş yaptığımızı düşünüyorum" diyerek konuşmasını sonlandırdı.

Konuşmaların ardından, Rusya-Türkiye ekonomik ve turizm işbirliği, Bugünü ve Geleceği konulu paneller gerçekleştirildi. Paneller sonunda, Rus heyeti ve Bodrum Belediye Başkanlığı arasında işbirliği protokolü imzalandı. Aktiviteler, kültür günleri, gastronomi ve kültürel etkinlikler ile devam etti.

(DTO Bodrum Şubesi)



A. RIZA KINAY
VAPUR ACENTELEĞİ
VE TİCARET A.Ş.



KINAY
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ
VE TİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

TÜRKİYE • İSTANBUL • İZMİR • ALIĞA • BURSA • ANKARA • İZMİT • KARASU
• BANDIRMA • MERSİN • ESKİŞEHİR • ADANA • GAZİANTEP • KAYSERİ
• İSKENDERUN • UKRAYNA • KIEV • ODESSA • DNIPRO • BORYSPİL
AVUSTRALYA • MELBOURNE • ÇİN • ŞENZEN • İNGİLTERE • SOUTHAMPTON



70 YILI AŞAN
TECRÜBE

kinaygroup.com

YENİ YILI DENİZDE YÜZEREK KARŞILADILAR

Bu yıl ikincisi yapılan Marathon Masters Kış Kupası Açık Su Yüzme Şampiyonası, İzmir'in Menderes ilçesinde Özdere Aria Claros Oteli sahilinde 28-29 Aralık 2019 tarihlerinde gerçekleşti.

Geçen yıl Türkiye'nin ilk kış kupası organizasyonu olarak organize edilen şampiyonanın ikinci buluşmasında 110 sporcu kayıt yaptırdı. Şampiyonada yüzücüler su sıcaklığının 17,9 derece, hava sıcaklığının ise 8 derece olması nedeniyle uluslararası kurallar gereği koruyucu giysiyle suya girdiler. Katılımcıların yaklaşık yarısının kadınlardan oluştuğu şampiyonada yüzücüler soğuğa aldırılmadan madalya için kulaç attı. İzleyicilerin palto giyerek takip ettiği ve yüzücülere alkışlarla



destek verdiği organizasyon, çekişmeli mücadelelere sahne oldu. Erkeklerde

Ahmet Nakkaş, kadınlarda Pınar Arpınar Avşar, parkuru birinci tamamlayarak altın madalya kazandı.

Geçen yıl ilki yapılan şampiyona, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Türkiye Yüzme Federasyonu, Menderes Belediyesi koordinesinde toplam 152 sporcunun katılımıyla gerçekleşmişti.

(DTO İzmir Şube)

ALIAĞA'DA DTO'NUN VARLIĞINI HİSSETTİRDİK

DTO Aliağa Şubesi kuruluşunun birinci yılını geride bıraktı. DTO Aliağa Şubesi Başkanı Adem Şimşek, kuruluş yılı nedeniyle bazı açıklamalarda bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek "Aliağa'nın bendeki yeri çok farklı. Bu güne kadar sektörümüzle alakalı birçok alanda görev aldım. Hiçbir zaman bu görevlerim sürecinde bir beklentim olmadı. Bu görevlerde bulunmayı Aliağa'ya ve sektörüme olan görevlerimi yerine getirmek açısından her zaman bir fırsat olarak gördüm ve bu görevleri de seve seve kabul ettim. Aliağa benim için bir gönül meselesi. Şimdi de İMEAK Deniz Ticaret Odası

Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olarak Aliağamıza, camiamıza ve ülkemize bir katma değer sağlamak için çalışmaya devam ediyorum" dedi.

Adem Şimşek şunları söyledi: "Bizler kurulduğumuz günden bugüne denizci kardeşlerimizin sorunlarının çözümlerini kendimiz için kutsal görev edindik. Kurulduğumuz andan itibaren sorunlarımıza ivedilikle çözümler üretebiliyoruz. Üyelerimiz sorunları olduğunda kapımızı rahatlıkla çalabiliyor, yüz yüze beraberce çözüm yolları arayabiliyoruz.

Meclis toplantılarımızda kendimizi çok iyi ifade ediyoruz. Odamızın Aliağa'da kurulmasıyla birlikte sorumluluk sahamıza Ayvalık, Dikili, Eski Foça ve Menemen eklendi. Bu ilçelerimizde yaşanan sıkıntı ve problemlerle daha hızlı ilgilenmeye başladık. İzmir'e olan mesafeleri odamız sayesinde daha da kıaldı. Buralarda çalışmalarımızı yapmaya başladığımız zaman yavaş

yavaş sıkıntıları görmeye başladık. Sorunların büyük çoğunluğunu Aliağa

oluşturuyordu. Çünkü yılda yaklaşık 6 bin geminin giriş çıkış yaptığı, 17 limanın bulunduğu, Gemi Söküm Bölgesi ve iki büyük Petro Kimya Tesisinin bulunduğu bir şehirden bahsediyoruz.

"Sağolsun Genel Başkanımız Sayın Tamer Kiran bizleri hiçbir zaman yalnız bırakmadı. Denizle ilgili olan her türlü projemize destek verdi" diyen Adem Şimşek yaptıkları çalışmalardan da bahsetti: "Bizlerde bu destekle bölgemizde güzel işler yapmaya başladık. Okullarda çocuklara denizi sevdirmek adına resim, kompozisyon ve şiir yarışmaları yaptık. Üyelerimizin personellerine sektörel İngilizce kursları düzenledik. Bunların geriye dönüşleri çok güzel oldu. Sektör toplantılarımızı yapmaya devam ediyoruz".

(DTO Aliağa Şubesi)

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

2019'DAN 2020'YE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ



2019'u geride bırakıp, 2020'nin ilk günlerine geçiş yaptık. Denizcilik sektörümüz için çok güzel bir yıl olmasını diliyoruz. 2020 denizcilik sektörü için yenilikler ve sürprizlerle karşılaşacakları bir yıl olacak. Sektörün önemli isimleri 2019'u değerlendirip, 2010 için değişik öngörülerde bulundular. Ballast Water Management Sistemi düzenlemesi ve "Sulphur Cap" regülasyonları herkesin gündeminin başında yer alıyor. Diğer taraftan stratejik bir sektör olan Türk gemi inşa sanayinde yaşanan olumlu gelişmeler de bizleri mutlu ediyor. Ve limanlarımız... Ülkemizin dünyaya açılan kapıları. Bütün bunları Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar, Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran ve TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç bizler için değerlendirdi. İşte 2019'dan 2020'ye denizcilik sektörü...

UZAK MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞINDA 2019 VE 2020



HÜSEYİN ÇINAR *

Sektörümüz 2008 yılından beri deniz taşımacılığının navlunlar açısından düzelmesinin umudunu yaşıyor. Navlunlar son iki senedir bu eğilime ayak uydurmuşken, şimdi de yeni maliyet kalemleri ortaya çıkmış, her geçen gün artan sayıdaki düzenlemeler deniz taşımacılığını maliyetler açısından farklı işletme zorluklarıyla karşı karşıya bırakmıştır. Son iki senedir neredeyse her gün Ballast Water Management Sistemi düzenlemesi ve Sulphur Cap regülasyonları gündemimizde olmuştur. Bu iki düzenlemenin armatörlere getirdiği maliyetler gerçekten çok yüksek olmuş ve bu birçok ülkede farklı finansal sistemler ile desteklenirken, ülkemizde bu yatırımlar öz sermaye ile yapılmıştır. Bu da yeni gemi inşa yatırımı yapılmasının önüne bir set çekmiş ve/ya ertelemelere sebebiyet vermiştir.

2019 yılında deniz taşımacılığının en önemli etki-tepki konusu ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşlarının deniz ticaretine olan yansımaları olmuştur.

ABD'nin Çin ile ticaretteki kota uygulamaları, bazı hammadde ve ürünlere koyduğu vergiler deniz ticaretinin %2'sini etkilerken deniz taşımacılığı üzerinde bu doğrudan etki ile kısmen de olumsuz bir psikolojik etki yaratmıştır. Yine dünya çapında yaşanan bölgesel ve küresel uyuşmazlıklar ile jeopolitik gelişmeler ile İngiltere'nin Brexit kararı da deniz ticaretinin olumsuz bir şekilde etkilenmesine sebep olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerde yaşanan resesyon ve ekonomik krizler, ülkelere ait spesifik problemler, gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkelerin ithalat azalmaları olumsuz etkiler yaratabilmiştir. 2018 Ağustos ayında 1700'ü seviyelere kadar çıkan BDI endeks, bu sayede 2019'un başlarında Şubat ayı içinde inanılmaz bir düşüş göstermiş ve 630 seviyelerine kadar inmiştir. Nisan ayından itibaren toparlanma göstermeye başlayan endeks Eylül ayında 2225 seviyesine kadar çıkmıştır. BDI endeks en son bu rakamı kasım 2010 yılında görmüş idi. 2019'un sonunda ise bu rakam stabil bir seyre başlamıştır.

2020 yılında deniz ticaretinde beklenen büyümenin 2019-2024 arasında senelik %3,5 olacağı öngörülmektedir. Bunu içinde bulunacağımız sene içerisinde göreceğiz. Ancak artık ihtiyaçlar doyuma ulaşmışken, birçok pazarda arz fazlası bir üretim yaşanırken, diğer yandan bu negatifiği bir nebze söndürecek gelişme ise teknolojik gelişme olacaktır. Özellikle e-alışveriş platformlarının dünya çapında oldukça yaygın hale gelmesiyle 2020 yılında

parça bazlı ürün taşımacılığının lojistik anlamda genişleyeceği ve bunun da deniz ticaretine ve doğal olarak konteyner taşımacılığına yansımalarının olumlu olacağını değerlendiriyoruz. Diğer taraftan baktığımızda özellikle hammadde taşımacılığının Asya pazarında geçmiş yıllara göre küçük artışlar göstereceği, ABD'nin Çin özelinde uyguladığı kotaların deniz taşımacılığı ekseninde ülkeler genelinde yön kaydırmalarına sebep olabileceği düşünülmektedir. Bunlarla birlikte gemi arz-talep tarafına baktığımızda 2016 yılında en alt seviyelere inmiş olan yeni gemi inşa tarafında da 2018 yılına göre 2019 yılında %47 oranında bir azalma gerçekleşmiştir. 2019'da yeni gemi inşaatında verilen gemi sipariş adedi 526 adet ve toplam 60 Milyon DWT olmuştur. Ortalama tonaj 115 Bin DWT'dir. Verilen siparişlerin toplam değeri 36,3 milyar US dolar civarındadır. En fazla sipariş veren ülkeler Çin, Japonya, Yunanistan, BAE, İngiltere ve Norveç olmuştur.

En fazla sipariş alan ülkeler sırasıyla Çin, Güney Kore ve Japonya'dır. Yıl boyunca en çok sipariş verilen gemi tipleri sırasıyla %40 ile tankerler, %23 ile kuruyük, %12 ile konteyner gemileri ve %5 ile LPG-LNG gemileri olmuştur. Gemi arz-talep kısmının etkileşim içinde olduğu diğer sektör ise gemi geri dönüşüm sektörüdür. 2019 yılında bilinen rakamlarla yaklaşık 17.5 Milyon DWT ve 420 gemi (Ortalama gemi tonajı yaklaşık 42.000 DWT) dünya genelinde geri dönüşüm için piyasadan çıkmıştır. Bu rakam DWT olarak 2018 yılına göre neredeyse yarı yarıya azalmıştır. 2018 yılında yaklaşık 31 Milyon DWT'lik bir kapasite sistem dışına çıkmış idi. Bu rakam 2017 yılında 40 Milyon DWT'ye yakın idi. 2019 yılında geri

dönüşüme giden kuru yük gemilerinden 10 adedi new castlemax, 18 adedi Capesize, 4 adedi handysize, 10 adedi Handymax, 6 adedi small, 17 adedi Handy ve 4 adedi panamaxtır. Tankerlerde ise 7 adet VLCC, 5 adet Suezmax, 5 adet Aframax, 5 adet panamax, 15 adet MR/Handymax, 17 adet Small ve 12 adet Handy tanker geri dönüşüme gitmiştir. Konteynerde 13 adet Panamax, 49 adet Feeder, 14 adet Small Feeder, 12 adet Feedermax taşımacılık kapasitesinden çekilmiştir. 2019 yılının ikinci el gemi piyasasını

analiz ettiğimizde bu yıl içinde dünya genelinde 1500 adet ve 100 milyon DWT'lik geminin el değiştirdiğini görüyoruz. Alım satım yapılan gemi tonaj ortalaması 67.000 DWT'dir. Bu gemilerin alım satım işlemleriyle bilinen rakamlara göre 21 Milyar USD sermaye el değiştirmiştir. İkinci elde en fazla gemi alım-satımı yapan ülkeler %13.5'lük pay ile BAE, %13'lük pay ile Yunanistan, %12.5'lük pay ile Çin ve %4'lük pay ile Norveç olmuştur. Yıl boyunca en çok el değiştiren gemi tipleri %37 ile kuruyük gemileri, %53

ile tankerler ve %13,5 ile konteyner gemileri olmuştur. Supra ve handy gemilere bakıldığında ikinci el fiyatlar yıl boyunca yaklaşık %10 bir azalma göstermiştir. 2019 sonunda 5 yıllık bir supra gemi 17 Milyon USD, 10 yıllık supra gemi 12,5 milyon USD, 15 yıllık handymax gemi 10,5 milyon USD ve 20 yıllık bir handymax geminin fiyatı ise 4,5 milyon USD'ler civarında bulunmuştur.

*** TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ**

KOSTER PİYASASINDA 2019 VE 2020



BURAK AKARTAŞ *

Taşımacılık ticaretin gerçekleşmesinde ne kadar önemli bir yere sahip ise, ticaretin sorunsuz devam ediyor olması da taşımacılık için aynı oranda elzemdir. Coğrafi konumumuz gereği meydana gelen birçok siyasi ve ekonomik sürtüşmeden direkt veya dolaylı yollarla etkilenmekteyiz. Bu sürtüşmelerin çoğu da, maalesef koster

taşımacılığı için ana ticari bölgemiz olan Akdeniz çanağında meydana gelmektedir. Hal böyle olunca ticaretin gelişmesini sağlayacak güven ortamı her defasında sarsılmakta, firmalar bazı işlerini ertelemekte, bazılarını ise tamamen iptal etmektedirler.

Önemli dış ticaret pazarlarımızdan olan Suriye tamamıyla kapanmış, Mısır, Libya ve Cezayir ise daha önceki yıllara nazaran göreceli olarak azalmıştır. Ayrıca ABD'nin uyguladığı ek vergiler, çelik ihracatımız için ABD pazarını zorlaştırmış, Avrupa Birliği'nin kota uygulaması ise bu ülkelere yapılan demir-çelik ihracatını sınırlamıştır. Böylelikle piyasaya yeterli talep girmemiş ve fazla olan gemi arzı yüzünden uzun süreli beklentiler olmuştur.

Bu durumu avantaja çeviren kiracılar da istedikleri navlunlarla gemi tedarik edebilmişlerdir. Karadeniz ve Akdeniz marketinin pozitif yönde ivmelenmesini sağlayan tahıl sezonunda, kiracıların yüksek tonajlı gemi kiralama yoluna gitmesi bu yıl koster piyasasına beklenen hareketi getirmemiştir. 2019 yılını bir önceki yıl ile karşılaştırsak, %30 düşük navlunlar ile bağlantıların

gerçekleştiği bir yıl oldu diyebiliriz. 2020 yılının en fazla merak edilen konusu şüphesiz IMO tarafından yürürlüğe girecek olan % 0,5 sülfür limiti uygulamasıdır. Bu kural ile birlikte armatörlerde haklı olarak navlunlarda artış beklentisi oluşmuştur. Konteyner ve hat firmaları, bu artışı direkt olarak navlunlara yansıtmışlardır.

İyi bir piyasada bu maliyeti navlunlara eklemek göze batmazken, ticaretin nispeten daha az olduğu bir dönemde, kiracılar armatörün omuzlarındaki maliyet artışını paylaşmaya yanaşmayacaklardır. Kiracıların ve armatörlerin aynı gemide olduğu farkındalığı yaratılarak, armatörlerin omzundaki yükün paylaşılması gerekliliği idrak edilirse, her iki taraf içinde sonraki yıllarda meyvelerinin toplanabileceği önemli bir tohum atılmış olur. 2020 yılı için genel beklentimiz, etkilerinin hala hissedildiği krizin kısa bir süre daha devam edeceği, akabinde sıkı yeni regülasyonların da etkisiyle, çok eski gemilerin piyasadan çekilmesi sonucunda piyasanın bir türlü rayına oturacağıdır.

*** TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

HEDEFLERİMİZ DOĞRULTUSUNDA EMİN ADIMLARLA YÜRÜYÜRÜZ



MURAT KIRAN *

Bir yılı geride bırakırken, yeni yıla umutla giriyoruz. 2019 yılı gemi inşa sektörü için karamsar bir yıl değildi, 2020 yılı için de kötümser değilim. Türkiye coğrafik olarak çok stratejik bir bölgede, bu nedenle zaman zaman küresel bazı kararlardan etkileniyoruz. Etrafımızda yıllardır süre gelen bir savaş var. Bu savaşlar bir şekilde bizi zora ve sıkıntıya sokuyor. Bu sürecin bir an önce ülkemiz menfaatine olarak geçmesi en büyük temennimiz.

Türkiye'nin en eski sivil toplum örgütlerinden biri olarak, Türk Gemi İnşa Sanayisini ilgilendiren alanlarda benimsemiş olduğumuz, tespitlerimizde ve taleplerimizde gerçekçilik felsefesi

anlayışı altında 2019'un yoğun geçtiğini söyleyebiliriz. Bu yoğunlukta yaptığımız çalışmalar neticesinde sektörün gerçeklerini hem devlet kademesinde, hem de kamuoyuna anlatarak, gemi inşa sanayinin ülke ekonomisi ve savunması için hatta uluslararası arenada sahip olduğu bu bayrağı yarıştırmaya için, önemini gerek rakamlarla gerekse de ürettiğimiz yerli ve milli projelerle gösterdik. Gemi inşa ve gemi bakım-onarım sanayi özellikle istihdama, teknolojik gelişmelere, yan sanayi dâhil ülkemiz üretimine olan katkısı ve ekonomimize direkt döviz girdi sağlayıcı özelliği nedeniyle, Türk iş dünyası açısından katma değeri yüksek, stratejik bir sektördür. Deniz ulaşım yollarının stratejik bir konumunda bulunan Türk tersanelerinin, kapasite, kalite, makul fiyatlandırma, yan sanayi, klas kuruluşları, hava ulaşım kolaylıkları, iş ve çevre güvenliğine verdiği önem, tersane konumlarının İstanbul şehir merkezine yakınlığı gibi birçok avantajıyla, bölgemizde ve batı dünyasında ana gemi bakım onarım merkezi olduğunu gururla söyleyebilirim.

Enerji gemileri, offshore gemileri, römorkör, kimyasal tanker, koster, yat, ahşap tekne, askeri gemi gibi branşlaşmış olduğumuz gemi inşa alanları, altyapı ve teknoloji, tersane sayıları, teslim süresi, müşteri isteklerine karşı esnekliğimiz ve aynı anda yeni inşa ve bakım onarım yapan tersanelerimizin varlığı, ürün yelpazesinde çeşitlilik, demir çelik endüstrisinin desteği, gemi geri dönüşüm sanayinin mevcudiyeti, üniversiteler ve eğitim kurumları ile tecrübe, sayı ve yeterlikte insan kaynağı Türk gemi inşa sanayinin rakip ülkelerle kıyasladığında öne

çıkan güçlü yanları arasındadır. Son yıllarda dünya gündemini meşgul eden ve yoğun şekilde talep gören "Green ve Ecoship"ler konusunda da tersanelerimiz teknolojilerini geliştirerek çalışmalarına devam etmektedirler. Hem IMO'nun, hem AB'nin en önemli stratejik hedeflerinden biri olan sera gazı emisyonlarının azaltılması kapsamında son dönemde teslimlerini yaptığımız tamamen bataryalı yeni gemi inşalarını sayesinde, özellikle Avrupa'nın göz bebeği haline geldik. Bu konuda yakın gelecekte yeni pazarlar bularak daha da güçleneceğimize inanıyorum.

GÖREVE GELDİĞİMİZ GÜNDEN BU YANA GERÇEKLEŞTİRDİKLERİMİZ...

Biz göreve geldiğimiz günden itibaren, Türk gemi inşa sanayinin temel sorunlarını belirleyerek, eylem planı hazırlayarak, uzun yıllardan beri süregelen ve sorun teşkil eden noktaları süreç içerisinde ele alarak, yurt içinde ve yurt dışında toplantılara katılarak çözüme ulaştırdık.

Çok kısa özetlersek; tersanelerin imar ile ilgili problemlerini, kiralama bedellerini de devletimizle uzlaşarak makul bir seviyeye getirecek şekilde çözdük. Göreve geldiğimizde benimsemiş olduğumuz katılımcı yaklaşımımızı, kurduğumuz komisyonların değerli uzmanlarla aktif şekilde çalışmasına özen göstererek sanayimizin sorunlarına çözümler üretilmesini sağladık.

Komisyonlarımız; 2011'den bu yana yaklaşık 250 kez toplanarak; insan kaynaklarından, iş sağlığı ve güvenliğine, teknik işlerden, dış ilişkilere ve sosyal sorumluluğa pek



çok alanda sektörümüzü geliştirecek çalışmalar yaptılar ve çözümler ürettiler. Bu çalışma biçimi; bize hem sektör paydaşlarımızla hem de ilgili bakanlıklarımızla teknik ve stratejik toplantıları yapabilme ve tüm taraflarca kabul gören çözümler oluşturma imkanı sağlıyor. Sektörümüzün yurt içi/yurtdışı tanıtımının ve hak ettiği biçimde doğru algılanmasının önemini dikkate alarak; göreve geldiğimiz günden bu yana hem yurt içindeki hem de yurt dışındaki etkinliklere sadece katılmakla kalmadık; - ki bu konuda yaklaşık 80 katılımı çok yoğun mesai harcadığımızı düşünüyorum-, Mare Forum gibi etkinliklerin uluslararası katılımı Türkiye’de yapılması gibi faaliyetleri de başarıyla gerçekleştirdik. Ayrıca, GİSBİR’in kurumsal kimliğini perçinlemek, sektörün yurtdışında temsilini sağlamak ve global konularda sanayimizin söz hakkını aktif kullanabilmek amacıyla; SEA Europe ve ASEF’e üye olduk. Bugün gönül rahatlığı ile sektörümüzle ilgili dünyada olan biten tüm konuların içinde olduğumuzu ve müdahil olabildiğimizi söyleyebilirim.

2019 YILINDA YURT İÇİ VE YURT DIŞI ETKİNLİKLERİ

Türk Gemi İnşa Sanayi’nin yüksek kaliteli iş gücü ve kapasitesinin, Avrupa

kalitesinde üretiminin, makul fiyatları ile rekabet gücünün, iş sağlığı ve güvenliği ile çevrenin korunmasındaki hassasiyetinin bölgemizde tersanelerimizin avantajını arttırdığını her fırsatta dile getirdik. Hedefimizin bu avantajlarımızı kullanarak, gemi inşa ve bakım-onarımda mevcut talepten daha fazla pay almak olduğunu söyleyebiliriz. Bu kapsamda, pazarlama faaliyetlerine ağırlık vererek yüksek imkan ve kabiliyetlerimizi her ortamda tanıtmaya devam edeceğiz. Bakım onarımda önemli konunun arz ve talep dengesine göre makul fiyatlandırma ve yüksek kalitenin korunmasından geçtiğini bilmeliyiz. Hâlihazırda havuzlama kapasitemizin yüzde 67 sini kullanabiliriz.

Bu da gösteriyor ki, kendi içimizde yıkıcı bir rekabet söz konusu, bu yıkıcı rekabetin önüne geçebilmemiz için öncelikle mevcut kapasitemizi dolduracak pazarlama ve tanıtım faaliyetlerimizi artırmalıyız. Bizler bu faaliyetleri gösterirken, bölgede ciddi yatırım riskleri olarak tüm armatörlere hizmet vermeye çalışıyoruz. Şu unutulmamalıdır ki, bizim buradaki varlığımız, tüm bölge armatörlerine büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Bizim varlığımızı sürdürmememiz, bölgedeki tüm gemilerin bu tip hizmetler için

uzak doğu ülkelerine yönelmesini gerektirir ki bu da çok maliyetlidir.

GİSBİR olarak uluslararası etkinliklerde sektörümüzün tanıtılması konusuna çok önem veriyoruz. Denizcilik endüstrisi için en küresel ve etkili forumlar arasında sayılan Mare Forum; Avrupa, Kuzey, Orta ve Güney Amerika, Asya ve Orta Doğu’da her yıl planlı olarak etkinlikler düzenlemektedir. Bu forumlarda ortaya atılan görüşler, gemi sahipleri, gemi operatörleri, kiralama şirketleri, analistler, bankacılar, sınıflandırma kuruluşları, deniz hukukçuları, liman ve terminal işletmecileri, yat sahipleri ve yat hizmetleri temsilcileri, medya ve diğer kuruluşlar ile paylaşılmakta ve tartışılmaktadır. GİSBİR dünyada yapılan tüm Mare Forumların ana sponsorlarından biridir. Geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu sene de forumun bir ayacağının GİSBİR’in ev sahipliğinde İstanbul’da yapılmasını planlıyoruz.

Yakın dönemde artan Antarktika araştırmalarını da dikkate alarak; 30’dan fazla ülkenin ulusal program yöneticilerinin katıldığı, bu yıl Bulgaristan’da düzenlenen COMNAP etkinliğine de GİSBİR olarak katılım sağladık. Sektörümüzün imkan ve kabiliyetlerini tanıttık. Yakın dönemde; London Shipping Week’in ICS Konferansı’na sponsor olarak katıldık, ayrıca Neva ve Europort fuarlarına katılım göstererek yine sektörümüzü en iyi şekilde temsil ettik. Hedefimiz; yurt içi ve yurt dışında katılacağımız faaliyetler ile sektörümüzün en üst seviyede tanıtmak ve becerilerimizi doğru şekilde aktarmak. Yönetim olarak koyduğumuz bu hedef doğrultusunda her geçen gün artan bir enerji ile çalışıyoruz. Bu vesile ile herkesin yeni yılını kutluyor, yeni yılın barış, huzur, bol kazançlı bir yıl olmasını temenni ediyorum.

*** GİSBİR YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

TÜRKİYE LİMANLARININ 2019 YILI DEĞERLENDİRMESİ VE 2020 YILI ÖNGÖRÜLERİ



MEHMET HAKAN GENÇ *

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'in 2018 yılı verilerine göre 391 milyar dolarlık Türkiye Dış Ticareti'nin 238 milyar dolarlık kısmı yani %61'i, deniz yoluyla gerçekleşmiştir. Konuya ihracat açısından baktığımızda 168 milyar dolarlık ihracatımızın %62,50'si olan 105 milyar dolar limanlarımızda elleçlenerek dış pazarlara ulaştırılmıştır. Limanlarımız, sağlamış oldukları altyapı ile aslında tonaj olarak dış ticaret lojistiğinin %89'u için altyapı sunmuş bu konuda diğer taşıma modlarının ve kapasitelerinin açık ara önünde yer almışlardır. TÜRKLİM, 67 üyesi ile bu değer ve kapasitenin arz edilmesinde farklı terminal hizmetleri kısıtlımı ile bakıldığında toplam arza %60 ile %100 arasındaki oranlarda katkı sağlamıştır.

Limanlarımızın ekonomimize doğrudan ve dolaylı etkilerini ölçtüğümüz ve

birkaç ay içerisinde tamamlanmasını beklediğimiz ekonomik etki analizinin ilk gelen sonuçları sektörümüzün, istihdam, katma değer ve gelir üzerinde ciddi etkileri olduğunu göstermektedir. Sektörümüze gelen her 100 TL'lik talep artışı, 46 TL doğrudan, 50 TL ise dolaylı yoldan katma değer sağlamaktadır. Sektörümüzdeki her 100 TL'lik üretim artışı, ileri ve geri bağlantılarımızla ekonomimizin genelinde 221 TL üretim artışı sağlamaktadır.

TÜRKLİM üyesi limanlarda 20.000 doğrudan çalışan istihdam edilmektedir. İstihdam ettiğimiz her yeni 10 kişinin yanında ekonominin diğer alanlarında 15 kişinin istihdamını daha tetiklemekteyiz. Dolayısıyla limanları sadece diğer sektörlerin dünyaya açılmasını sağlayan kapı olarak değil, ekonominin merkezinde yer alan, bağlantılı ve çarpan etkileri yüksek bir sektör olarak konumlandırılmamız gerekmektedir.

En ucuz taşıma modu olan deniz yolu taşımacılığı bundan sonra da gittikçe artan bir öneme sahip olacağına göre limanlarımızın bu gelişmeleri destekleyecek yatırımları planlı bir şekilde yapmaları ve gerekli donanımlara sahip olmaları beklenmelidir. Zorlayıcı tabiat ve zemin koşullarında yapılmak mecburiyetinde olan kıyı yapılarının yatırım maliyetleri yüksek, yatırımların geri ödeme süreleri uzundur. Limanlarla ilgili konuları düzenleyici kurumların, konulara yaklaşırken, limanların ekonomi içerisindeki rolünü ve katkısını dikkate alan bütüncül yaklaşım içeren yeni bir perspektif geliştirilmelerini umut ediyoruz. Ancak hem yatırım hem hizmet sunumu bakımından limanların hak ettiği ilgi ve desteği aldığını maalesef söyleyemiyoruz.

Limanlar uluslararası hizmet veren kuruluşlar oldukları için hem kendi içlerinde, hem de diğer ülke limanları ile rekabet etmek zorundadırlar. Diğer ülkelerdeki limanlarda uygulanan elleçleme ücretlerini ülkemiz limanlarına göre mukayese ettiğimizde Çin ve Uzakdoğu'daki bazı limanlar hariç ülkemiz limanlarındaki elleçleme ücretlerinin daha düşük olduğu görülmektedir. Buna rağmen, son yıllarda ihracatı arttırmak düşüncesiyle kamunun çeşitli regülasyonlar ile limanlara müdahale ettiğine tanık olmaktadır.

2018 yılında dünyada ve Türkiye'deki ekonomik ve ticari gelişimin beklentilerin altında seyretmesi deniz ticaretini olumsuz etkilemiş, deniz taşımacılığı ve liman elleçlemelerinin düşük oranda seyretmesine neden olmuştur. 2018 yılında %2,2 gibi (11,8 milyar ton) zayıf bir artış gösteren dünya deniz taşımacılığının 2019 yılında %2,6 artması beklenmektedir. 2020 yılında ise dünya GSYİH oranının %2,6, dünya ticaretinin ise %3 oranında artış göstereceği öngörülmektedir. Bu öngörüler baz alındığında 2020 yılında deniz taşımacılığının ortalama %3 oranında bir artışla 12.2 milyar ton rakamına ulaşması beklenmektedir.

2019'UN 11 AYINDA TÜM LİMANLARIMIZDA ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI 443 MİLYON TON

4 Ekim 2019 tarihinde açıklanan ve 2020-2022 yıllarını kapsayan Yeni Orta Vadeli Ekonomi Programına göre Türkiye Ekonomisi'nin 2019 yılında %0,5 oranında büyümesi, sonraki üç yılda büyümenin %5 oranında sürmesi beklenmektedir. Bu beklentiler, limanlarındaki deniz taşımacılığı faaliyetlerini doğrudan etkileyecek olması nedeniyle kritik öneme sahiptir. Beklentilerin düşük



seyretmesi limanlarımızın daha düşük işlem hacimlerine gerilemesi, yüksek seyretmesi ise limanlarımızda daha yüksek işlem hacimlerine ulaşılması anlamına gelecektir. Aralık 2019 itibari ile eldeki mevcut veriler değerlendirilerek Türkiye limancılık sektörü açısından 2019 yılının nasıl tamamlanacağına yönelik tutarlı bir öngöründe bulunulabilir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın her ay düzenli yayınladığı istatistiklere göre; 2019 yılının 11 ayında tüm limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 443 milyon tondur. Sıvı dökme yükler 142 milyon ton ile %32 paya sahip iken, kuru dökme yükler 137 milyon ton ile %31 paya sahiptir. Bu yükleri 109 milyon ton ile konteyner, 48 milyon ton ile genel yükler ve 6 milyon ton ile araç taşımaları izlemektedir. 2019 yılının 11 ayında, her ay ortalama 40 milyon ton yük hareketi olduğu dikkate alınırsa yılın

yaklaşık 485 milyon ton ile kapanacağı tahmin edilebilir. Buda (2018 yılında toplamda ulaşılan 460 milyon ton yük miktarına göre) %5,5 oranında artış anlamına gelmektedir. Yük bazında değerlendirildiğinde 2019 yılında sıvı dökme yüklerin 147 milyon ton, kuru dökme yüklerin 141 milyon ton, konteynerin 121 milyon ton (11,5 milyon TEU) ve genel yükün 67 milyon tona ulaşması beklenmektedir.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), ülkemizde faaliyet gösteren konteyner terminallerinin %94'ünü, kuru dökme yük elleçleyen limanların %90'ını, sıvı kimyasal elleçleyen limanların %100'ünü ve kruvaziyer terminallerinin yaklaşık %85'ini temsil etmektedir. Üye limanlarımızın 2018 yılı ve 2019 yılı 3. çeyrek istatistikleri karşılaştırdığımızda konteynerde %6,4, kuru dökme yük ve genel kargoda %8,1, sıvı kimyasal yüklerde %8,6

oranında bir artış görülmektedir. 2019 yılı toplam artış oranlarının ton bazında bu paralelde olması beklenmektedir. Bu artış oranlarına göre 2019 yılında elleçlenen konteynerin TEU bazında %3,5 artarak 11,5 milyon TEU rakamına ulaşması beklenmektedir.

Limanların bir diğer önemli katkısı da dış ticaretin yanında turizm gelirlerimizin gerçekleşmesi için kruvaziyer terminallerine yapılan yatırım ve sunulan hizmetlerdir. Kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarında olumlu bir hareketlilik gözlenmektedir. 2018 yılında gelen toplam kruvaziyer yolcu 213 bin iken bu sayı daha Eylül ayında aşılmıştır. 2019 yılı ilk 11 ayı itibariyle kruvaziyer yolcu 283 bindir ve yaklaşık 300 bin yolcu ile yılın kapanması beklenebilir. 2020 yılına ilişkin beklentiler ise yeni açılacak tesislerin etkisiyle yüksektir.

*** TÜRKLİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



TUNA

Ship Supply

Safety & Fire & Bridge Equipment Supplier



TAŞINDIK

MOVED



- * HARİTA VE NOTİK YAYINLAR * CAN KURTARMA EKİPMANLARI * YANGINLA MÜCADELE EKİPMANLARI
- * HABERLEŞME EKİPMANLARI * KÖPRÜSTÜ VE SEYİR EKİPMANLARI * PERSONEL KORUYUCU EKİPMANLAR
- * KURTARMA YARDIM EKİPMANLARI * MARPOL EKİPMANLARI * GÜVENLİK (ISPS) EKİPMANLARI
- * IMO SEMBOLLERİ , GEMİ BAYRAK VE FLAMALARI * TIBBİ EKİPMANLAR * PİLOT VE YOLCU MERDİVENLERİ



TUNA GEMİ İKMAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genc Osman Cad. No.44A/1 Tuzla , 34944 İstanbul / Türkiye
Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08
supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

ÇELİKTEN DENİZE 40 YIL...



MEHMET ÜRKMEZ

ÜRKMEZ SAC VE DEMİR TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ

Öncelikle firmanızın kuruluş hikayesi hakkında bilgi verir misiniz?

Ürkmez Sac ve Demir Ticaret Limited Şirketi, 1976 yılında babam Ahmet Melih Ürkmez tarafından kuruldu. Şirketimiz ilk faaliyetine Perşembe Pazarı'nda başladı. Yaklaşık 44 yıldır bu işi yapıyoruz, firmamız 1980'li yıllara kadar Perşembe Pazarı'nda çalışmalarını yürüttü. Bu yıllardan sonra bir yasa ile birlikte Türkiye'de denizcilik sektörü daha aktif olmaya başladı.. Tüm bunların ardından gemi sanayii ile tanıştık. 1990'lı yıllara girerken, Tuzla'da bu anlamda bir hareketlenme oldu. Firmamız o yıllarda sadece gemi sacı üzerine çalışmaya başladı. 1990'lı yılların ortalarına kadar bu şekilde devam edildi.

Gemi sacını ilk ithal eden firmalardan biriyiz. 90'lı yılların sonu, 2000'li

yılların başlarında yasaların değişmesi ile ithalat ayağı değişmeye başladı ve daha kolaylaştı. Biz de firmamızı sürekli geliştirmeye devam ettik. Ürün gamımız genişledi. 2000'li yıllarda tersanelerin parlak dönemi başladı. Söz konusu dönemde Türkiye'ye yurtdışından birçok sipariş geldi. Burada ihtiyaçlar arttı ve bizim konumuz değişti. Sac tedariki yanı sıra müşterimizin yanında olup, onlara yeni çözümler sunduk. Sacı getirmenin yanında sacın boya işleri ve kesimi gibi işlere girdik. Sacda kaliteler değişmeye ve farklı kaliteler gelmeye başladı. Gemiler için gerekli olan sacları stoklamaya başladık. Bununla birlikte gemi kuralları değiştiği kalite ile ilgili farklı uygulamalara gidildi. Biz de gemilerin istedikleri kalitede sacları stokumuzda bulundurur olduk. 2004 yılında işler çok daha hızlandı, artık yurtdışından toplu ve büyük miktarlarda

Gemi üreticileri için demir-çelik tedarik eden Ürkmez Sac, ürün gamındaki çeşitlilik ile öne çıkıyor. 44 yıllık bir deneyime sahip olduklarını belirten Ürkmez Sac ve Demir Ticaret Limited Şirketi Genel Müdürü Mehmet Ürkmez, "Satışımızın %25 - %30'unu ihraç ediyoruz. Her zaman ilklerin firması olmayı başardık" dedi. Mehmet Ürkmez ile şirketin geldiği son noktayı ve hedeflerini konuştuk.

sac getirmeye başladık. Kaliteli sacların arayışına geçtikçe farklı şeylerle tanıştık.

Sadece gemi üreticilerine mi sac tedarik ediyorsunuz?

Ürkmez Sac ve Demir'de gemi sacının yanı sıra kazan ve offshore sacları da bulunuyor. Bunların haricinde projelere özel; kalite, ebat gözetmeksizin dünyanın çeşitli fabrikalarından da yine bu projelere sac ve profillerin tedarikini yapmaktayız. Yurtdışında birçok tersane ve projeye ciddi miktarlarda sac ihracatı gerçekleştirdik. Başta Türkmenistan, Kazakistan ve Türk Cumhuriyetleri olmak üzere Sırbistan, Suriye, Mısır, Tunus, Cezayir gibi ülkelere de ihracatlar yaptık. 2008'den sonra Çin'in alımlarının bitmesi ile başlayan durgunluk bizi de etkiledi. Bunun getirdiği tecrübe ile kayda değer bir

ürün gamımız oluştu. Bugün itibarıyla Türkiye'deki firmalara önemli tonajda tedarikler gerçekleştirdik.

Denizcilik sektörü dışındaki diğer sektörlerle proje bazlı çalışıyoruz. Avrupa menşeli büyük fabrikalarla proje bazlı çalışmaya devam ediyoruz. Hızlı teslimat yapmamız önemli avantajımız. Fiyat anlamında da rekabetçi bir yapımız var. Gemi sanayine yönelik boyahane ve CNC hizmetlerimiz bulunuyor. Bunun dışında mal teslimatlarında müşterilerimize nakliye hizmeti veriyoruz. Herkesin işi çıkardığı bir ortamda ekibimize yeni kişiler kattık. Kısacası insana olan yatırımımız devam ediyor.

Firmanızın 2019 yılı performansı hakkında bilgi verebilir misiniz?

Türkiye demir-çelikte bir taraftan güçlenirken, bir taraftan da tüccarını tamamen kaybetti. Demir-çelik ticaretini yapan kişinin kendini geliştirmemesi ve arkasından bu işe devam edecek birilerini bırakmaması bunda en büyük etken oldu. İstanbul global pazarın en önemli ticaret merkezlerinde bir tanesi. Türkiye'de birçok firma süreci takip edemediği için iflas etti ya da tasfiye etmek zorunda kaldı. Firmada gerekli olan kalite sertifikasyonları ve gelişmeyi sağlayamadıkları için işlerini kaybettiler. Diğer yandan fabrikaların satıcı olmaya başlaması ile tedarikçilerin bir kısmı işlerini kaybetti.

Peki, siz nasıl ayakta kaldınız?

Biz kriz ortamlarında çalışanlarımızı işten çıkarmamayı başardık. Piyasayı etkileyen ticaret savaşları ile gemiler daha az çalışıyor. Tabii ki, tamir ve bakımlarda gecikmeye gidiliyor. Dolayısıyla mevcut durum Tuzla'nın durumunu olumsuz etkiliyor. Bu durgunlukta herkes şapkasını önüne koydu, düşündü ve eksiklerini giderdi. Bunun yanında ticari anlamda çalışmalar yapmaya başladı. Pazarlama alanında firmamızı biraz daha geliştirip, farklı kapıları çalmaya başladık. Firma olarak biz bu çalışmalarını 2000'li yılların başlarında yapmaya başladık. İhracata bu yüzden yöneldik. Birçok ülkeye

ihracat yaptık, Afrika ülkelerine de kısmi anlamda ürünler gönderdik, fakat Arap baharı ile biz bu pazarlarımızı kaybettik. Şimdiki ticaret savaşlarının neticesinde yeni bir oluşum ortaya çıkacağını öngörüyorum. İhracat bugün itibarıyla Türkiye'nin tek çıkış yolu, bir şekilde bunu yapmak zorundayız. Şirket olarak 2009, 2010 ve 2011 yıllarında kayda değer ihracat rakamlarına ulaştık.

Önümüzdeki dönem için öngörünüz nedir?

Mevcut durumda bir strateji yapmak çok zor, bu her alanda böyle... Ticaretteki kararsızlığı biz de diğer firmalar gibi yaşıyoruz. Mümkün olduğunca ihracata odaklanıyoruz. Şu anda Tuzla'da demir-çelik tedarikinde en güçlü firmayız. Stoklarımızda ciddi oranda ürün tonajları bulunuyor. Aylık yaklaşık 5 bin tonluk sac giriş-çıkışı oluyor. Mevcut dönem için iyi bir konumdayız. Şu dönemde mevcut durumumuzu göz önüne alarak daha sağlam hareket etmek ve adımlarımızı iki kere düşünerek atıyoruz. Gereksiz ve uzun vadeli yatırımlar yerine daha kısa süreli yatırımlara odaklıyız. Hızlı değişimlere bu şekilde ayak uydurabiliyoruz.

Tedarik ettiğiniz ürünleri sadece yurtiçinden mi karşılıyorsunuz? İthal ettiğiniz ürünler de var mı?

Avrupa'daki fabrikaları tercih ediyoruz. Çin üzerinden yaptığımız çalışmalar da oldu. Bu çalışmalarda hem süre olarak, hem de kalite olarak zorlandık. Çin yerine önceliği yerli ürünlere veriyoruz. Ereğli Demir Çelik'ten ve diğer Türk fabrikalarından ürün tedarik etmeye çalışıyoruz. Özel kalite saclarda ise, her fabrikanın kendine göre bir üretim şekli var. Bu şekle zaman zaman istekler uymayabiliyor. Avrupa menşeli çalıştığımız 5 üretici firma var.

2020 yılına ilişkin hedefleriniz hakkında bilgi verir misiniz?

Yurtdışındaki firmaların nasıl büyüdüğünü araştırıyoruz. Özellikle 2008'den sonra birçok tersane krizden dolayı kapanmış veya kapanma noktasına gelmişti. Biz o dönemde büyüme kaydederek atlatmayı başardık.

En büyük etken de, doğru hamleler yapmaktı. Proje bazlı çalışmalarda ürün gamımız çok geniş. Kazan sacları, offshore platform sacları ve bazı yapısal çelikler ürün gamımız da var. Hep ihracat ağırlıklı işler yaptık. Yurtiçinde de genellikle gemi sanayine yönelik demir-çelik ürünleri tedarik ediyoruz. Gemi sanayinde birçok projeye sac teslimatı yaptık. Özellikle 2003-2008 yılları arasında kayda değer tonajlarda, her üç gemi inşadan ikisinin sac ihtiyacını biz karşıladık.

Faaliyet alanınız itibarıyla temel sorunlarınız hakkında değerlendirme yapar mısınız?

Aslında bizim sektörle ilgili son dönemde bir sorunumuz olmadı. İthalatta olsun ihracatta olsun sorun yaşamadık. Yabancı bayraklı gemilere ihracat yapıyoruz. Bu noktada yabancı bayraklara ihracat işini başlatan firmayız. Bu anlamda ciddi sıkıntılar vardı. Bu sorunları da bundan beş yıl önce çözdük. Yurtiçinde müşteri portföyümüz bu anlamda bellidir. Geniş bir armatör camiası bizimle çalışıyor. Bunun dışında önemli oranda bir tersane grubu var ve bizimle iş yapıyorlar.

Bu anlamda geniş demir-çelik gross market olarak bizi görebilirsiniz. Bir gemi tamire geldiği zaman, bizim marketimizden bütün ihtiyaçlarını alıp çıkabiliyor. Bunu alıp çıkarken uçuk bir fiyatla karşılaşmıyor. İç piyasadaki fiyatları belirleme noktasında etkin bir firmayız. Piyasanın ayakta kalabilmesi için fiyatlarımızı, ayakta durma politikasına göre belirledik. 2007-2008 yılında malın tonu 1700 dolar olan fiyatlar şu an 600-700 dolarlar seviyesine geriledi. Yine de fiyatlar yüksek seyrediyor. Biz de müşterimizin yanında durmak adına kârlarımızı minimum seviyede tutuyoruz.

Son olarak söylemek istediğiniz bir konu var mı?

Teknoloji, bilişim alanındaki gelişmeleri takip etmek ile birlikte gençlere sektörde fırsat verilmesi gerekiyor. Herkese işlerinde başarılar diliyoruz...

HİNDİSTAN HONG KONG KONVANSİYONU'NA TARAF OLDU

Avrupalı armatörler Hindistan'ın Hong Kong Konvansiyonu'na taraf olmasını memnuniyetle karşıladılar.

Dünyanın en büyük beş gemi geri dönüşümü ülkesinden biri olan Hindistan, emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümü için küresel standartları belirleyecek olan IMO Hong Kong Konvansiyonu'na 28 Kasım 2019 tarihinde taraf oldu. Böylece Konvansiyon'a taraf olması gereken ülke sayısına erişildi ancak, konvansiyonun yürürlüğe girmesi için gerekli tonaja ve geri dönüşüm hacmine henüz ulaşılamadı.

Hindistan'ın önemli bir gemi geri dönüşümü merkezi olarak konvansiyonu onaylaması, tüm dünyada emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümünün başarılabilmesine yönelik önemli bir adım. Hindistan, 2018 yılında yaklaşık 5 milyon gros tonluk 250'in üzerinde gemiyi geri dönüşüm amacıyla almış olup, bu miktar dünyanın gemi geri



dönüşüm tonajının % 25-35'ini oluşturuyor.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili şu açıklamayı yaptı: "Hong Kong Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi, gemi geri dönüşümü sektöründe daha iyi bir ortak standart için bağlayıcı bir uluslararası düzenleyici çerçevenin sağlanmasına yardım edecek. Hindistan'ın Hong Kong

Konvansiyonu'nu onaylaması ve Hindistan'daki pek çok tesisin şimdiden konvansiyon ile uyumlu olması, Hindistan'ın ve Hindistan'daki gemi geri dönüşümü tesislerinin geri dönüşüm standartlarını yükseltme isteğinde olduğunu göstermektedir.

Hindistan'daki tesisler bir süredir AB'nin onaylı gemi geri dönüşümü tesisleri listesine dahil edilmek üzere başvuruda bulunmakta, ancak başvurular kabul edilmemekteydi. Hindistan'ın Konvansiyon'a taraf olması Hindistan'da kaydedilen ilerlemenin diğer bir göstergesidir. ECSA en kısa sürede AB gerekliliklerini karşılamaları için Hindistan'daki tesisleri teşvik etmeleri konusunda AB'ye çağrıda bulunmaktadır."

Kaynak: ECSA

ROTTERDAM LİMANI'NDA VLSFO SATIŞINDA BÜYÜK ARTIŞ

Rotterdam Limanı, çok düşük sülfürlü akaryakıtın satılmasında dramatik bir yükselişe tanıklık ediyor.

Avrupa'nın en büyük bunker limanı olan Rotterdam Limanı'nda, azami % 0.5 sülfür içeren yeni çok düşük sülfürlü akaryakıtın (VLSFO) satışında büyük bir artışın görüldüğü bildirildi. Rotterdam Liman İdaresi, Time To Bunker isimli yeni uygulamasından aldığı verilerden yola çıkarak, Kasım ayındaki tüm yakıt satışlarının yarısının VLSFO olduğunu bildirdi.

Verilere göre, bu yıl Eylül ayında 1.700 ton olan VLSFO satışları, Ekim ayında 32.000 tona ve Kasım ayında ise 95.000 tona çıkarak çok büyük bir

artış gösterdi. Liman İdaresi söz konusu yükseliş için "Eylül ayında % 1.8 olan toplam akaryakıt satışları içindeki VLSFO payının Kasım ayında % 51.6'ya yükseldiği anlamına geliyor" demişti.

Limani İdaresi Yakıt İkmal Uzmanı Ronald Backers, bu trendin Rotterdam'daki tüm yakıt satışlarını temsil ettiğini varsayarak şunları söyledi: "Time To Bunker uygulaması Şubat ayından beri büyük bir başarı ile kullanılmaktadır. Yakıt ikmal bildirimlerinin üçte birinden fazlası söz konusu uygulama aracılığıyla

gerçekleştiriliyor. Halen standart yakıt ikmal bildirimleri yapan firmaların tamamen farklı akaryakıt satın alma davranışına sahip tamamen farklı müşteriler olduğunu varsaymak için hiçbir neden göremiyorum".

VLSFO satışındaki söz konusu eğilimin, deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğinin % 3.5'ten % 0.5'e düşürülmesini zorunlu kılacak 2020 kükürt üst sınırına uyuma yönelik hazırlıklarla bağlantılı olduğu düşünülüyor.

Kaynak: World Maritime News

AB'Lİ DENİZCİLER SÜLFÜR ÜST LİMİTİ İHLALİ KONUSUNDA TEDİRGİN

Nautilus International Sendikası “Denizciler sülfür üst limiti ihlali konusunda suçlanmaktan korkuyorlar” açıklamasında bulundu.



İngiltere, Hollanda ve İsviçre’de 20.000’in üzerindeki denizcilik profesyonelinin çıkarlarını korumak üzere kurulan Nautilus International Sendikası, denizcilerin, yakıtın sülfür içeriği üzerindeki % 0.5’lik üst sınır uygulanmasına bağlı olarak ortaya çıkabilecek sorunlar nedeniyle suçlanma ihtimalinden korktuklarını ifade ettiler. Nautilus üyeleri; yakıtları değiştirirken ortaya çıkan güç kaybı olayları, yağlama sorunları, filtre sorunları ve sızıntılar dahil olmak üzere bir dizi emniyet ve operasyonel meseleye de dikkat çektiler.

Sendikanın belirttiğine göre; “Yakıt değişimi; mühendislerin kontaminasyon, uyumluluk, stabilite, viskozite ve yağlama, yanma ve tutuşma kalitesi, alüminyum silikat, soğuk akış özellikleri ve parlama noktaları gibi zorluklarla başa çıkmak için özel özen göstermesini gerektirerek ciddi ek iş yükü yarattı”.

Sendikanın profesyonel ve teknik komitesi; düşük sülfürlü yakıtların motor parçaları, kazanlar, temizleyiciler, filtreler, tanklar, ısı dönüştürücüleri ve borularda ek yıpranma ve aşınmaya neden olduğunu bildiren raporları da ele aldılar. Nautilus’un bu yılın başlarındaki bir raporu, denizcilerin neredeyse yüzde 90’ının suçlanmaktan endişe duyduklarını ve üçte ikisinin de denizcilik sektöründe çalışmaya ilişkin düşüncelerinin bu durumdan etkilendiğini gösteriyor.

Zira 1 Ocak 2020’de yürürlüğe girecek yeni düzenlemeye uyulmaması halinde verilecek cezalar, bazı ülkelerde büyük para cezaları veya uzun hapis cezalarının yanı sıra gemi tutulmalarını da kapsayacak.

Nautilus profesyonel ve teknik çalışanı David Appleton konu ile ilgili olarak

şunları söyledi: “Denizcilik endüstrisinin çevresel performansını iyileştirme yönündeki girişimleri sıkı bir şekilde desteklememize rağmen, IMO 2020’nin denizciler için hem iş yükü açısından, hem de potansiyel olarak çok büyük para cezalarına ve cezai mahkumiyetlere maruz bırakma açısından büyük ve yeni bir yük getirdiği açıktır.

Denizcilik şirketlerinin, kaptanlarına, zabıtlarına ve gemi personellerine yeni kurallara uyumu sağlamak için gereken eğitim ve kaynakları sağlamak için ellerinden geleni yapmaları gerekmektedir. Bunlar karmaşık ve çok farklı uygulama mekanizmalarına sahip karmaşık gerekliliklerdir ve üyelerimizin kuralların yanlışlıkla ihlal edilmesinden kaynaklanan yasal işlem tehdidine karşı korunmaları gerekmektedir.”

Kaynak: World Maritime News

AB ÜYE DEVLERİ 2030 İKLİM HEDEFİNİ TUTTURAMIYORLAR

AB üye devletlerinin güncel politikaları 2030 iklim hedefini karşılamıyor. Şu andaki politikalar ancak 2030 yılına kadar sadece %30'luk bir azaltım sağlayabilecek.

European Environment Agency



Avrupa Çevre Ajansı (European Environmental Agency-EEA) tarafından yayımlanan verilere göre; AB üye devletleri, 2017 ve 2019 yılları arasında 400'den fazla yeni iklim değişikliği azaltma politikası bildirerek, çoğu enerji arzı veya enerji tüketimini hedef alan 1.900'den fazla iklim eylemi rapor ettiler. Avrupa Çevre Ajansı'nın "Daha fazla ulusal iklim politikası bekleniyor, ancak mevcut politikalar ne kadar

eksiksiz bilgi vermektedir. Bununla birlikte, gerçekleştirilen egzoz gazı emisyonunuduşürme çalışmaları ve bu politikaların maliyetleri hakkında rapor edilmiş kanıtlar halen yetersizdir.

AB üye devletleri EEA'ya 1.925 iklim değişikliği azaltma politikası ve tedbiri bildirdi. Bahse konu politikaların 400'den fazlası 2017'den bu yana olan ve çoğunlukla da devam eden Ulusal Enerji ve İklim Planları hazırlığını yansıtan planlama aşamasındaki politikalar. EEA verileri, AB üye devletlerinin iklim politikalarının çoğunun sübvansiyonlar veya tarife

kullanımı (% 16), düşük karbonlu yakıtlara veya elektrikli araçlara geçilmesi (% 8) veya araçların yakıt verimliliğinin iyileştirilmesi (% 7)'de dahil olmak üzere enerji kaynaklı sera gazı emisyonlarını hedeflemektedir. Yeni eylemlerin çoğu da dahil olmak üzere, önlemlerin % 10'undan fazlası ise tarımı ilgilendirmektedir. Avrupa Çevre Ajansı, AB ve üye devletlerinin toplam sera gazı emisyonlarını 1990 yılından 2018 yılına kadar % 23,2 oranında azalttığını tahmin ediyor. Üye devletlerin tahminleri, sera gazı emisyonlarında en az % 40 azaltıma ilişkin 2030 hedefi ile uyumlu değil. EEA analizine göre,



etkili?" başlıklı bilgilendirmesi, sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim ve enerji hedeflerine ulaşmak için AB Üye Devletlerinin faaliyetlerini analiz etmektedir. Bilgilendirmeye göre, AB Üye Devletleri, beklenen emisyon tasarrufları da dahil olmak üzere iklim politikaları hakkında daha iyi ve daha

garantileri gibi ekonomik araçlar (% 44) veya enerji verimliliği üzerine düzenlemeler (% 43) şeklinde olduğunu göstermektedir.

Raporlanan politikalar temel olarak; binaların enerji verimliliğinin artırılması (% 18), daha fazla yenilenebilir enerji

üye devletlerin şu andaki politikaları 2030 yılına kadar sadece % 30'luk bir azaltım sağlayabilecek olup, planlanan tüm politikaların uygulanması dahi toplam azaltımı ancak % 36 seviyesine getirebilecek.

Kaynak: Avrupa Çevre Ajansı



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

Türkiye'nin Denizcilik Sektörüne Transit, ÖTV'siz, Gümrüklü Yakıtlar ve Deniz Yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek marka: PO Marine.

Türkiye'nin sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 8 deniz terminali, deneyimli ekibi, güçlü barge & kara tankeri filosu ile ihtiyacınızı en hızlı ve güvenilir şekilde karşılamanızı sağlar, denizlerdeki gücünüz olur. PO Marine ayrıcalığı ile pruvanız neta, dümeniniz viya olsun.



POMARINE

petrolofisi.com.tr

pobunker@petrolofisi.com.tr

denizsatislari@petrolofisi.com.tr



Petrol Ofisi

1 Ocak -26 Aralık 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019	HAZİRAN 2019	TEMMUZ 2019	AĞUSTOS 2019	EYLÜL 2019	EKİM 2019	KASIM 2019	ARALIK 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)	YUNANİSTAN (RESMO/ GİRİT)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (ŞANGAY)	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	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 ARALIK) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (ARALIK)
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	4 (250 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	2 (50 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (327 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (146 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

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

LEO MARINE PETROL OFİSİ İLE ANLAŞMA YAPTI



ÖMER OĞUZ
LEO MARINE GENEL MÜDÜRÜ

Denizcilik sektörüne madeni yağlar alanında çözümler sunan Leo Marine, Petrol Ofisi ile deniz yağları satışı için distribütörlük anlaşması imzaladı. Bu anlaşma ile iş ortaklarına Petrol Ofisi markalı ürünlerin yanı sıra Petrol Ofisi'nin aracılığı ile Texaco (Chevron) markalı ürünlerinde tedarikini gerçekleştirmeye başlayan Leo Marine, genellikle Türkiye limanlarına uğrak yapan veya Boğaz'dan geçiş yapan gemiler ile tersanelerdeki yeni inşa ve bakıma gelen gemilere madeni yağ tedarik ediyor. Leo Marine Genel Müdürü Ömer Oğuz, yeni kurulmuş olmalarına rağmen kısa sürede birçok teslimat yaptıklarını ve sektörden beklenenin üzerinde destek gördüklerini belirtti.

Leo Marine ne zaman kuruldu? Sizin yol hikayenizi öğrenebilir miyiz?

Leo Marine 2019 yılının Temmuz ayında kuruldu. Aile şirketi olan Semerkan Denizcilik ile sektörde çalışmaya başladım. Petrol Ofisi'nin 1999 yılından bu yana bayiliğini ve barç işletmeciliği

yaptık. Daha önce tersanelerde ve sektördeki bazı firmalarda da çalıştım. Son yedi yıldır babam Hasan Tuğrul Oğuz ile birlikte aile şirketimizde çalışıyorum. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa Bölümü'nden mezun olduktan sonra hep sektörün

içindeydim. Sektörün birçok ihtiyacını ve problemlerini yakından takip ediyor ve buna göre çözümler üretmeye çalışıyorum. Bu şirketin kuruluş amacı da hem Türk denizcilik sektörüne hizmet, hem de iş ortaklarımızın taleplerine en uygun maliyetle, en kısa

sürede cevap vermektir. Leo Marine'nin yanında Karadağ'da da "Anka Marine" adında bir firma kurduk ve yurtdışı ya da ihracat satışlarını da bu firma üzerinden yapıyoruz.

2020 yılındaki hedeflerinizden bahsedebilir misiniz?

2020 yılında da Leo Marine'in satışlarını arttırıp, madeni yağ stoku için ek depo kiralama planlıyoruz. Fazla stokları bu depoya aktaracağız. Diğer yandan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2020'de uygulayacağı düşük sülfür uygulamasından dolayı bazı özel yağlarla ilgili talep gelmeye başladı. Bu konuda armatörlerin ihtiyaçlarına cevap verebilmek adına yeni yakıtlar ile kullanılacak madeni yağları da (Düşük BN) stoklarımıza aldık ve hizmet için hazırız.

Leo Marine olarak sizi farklı kılan yanlarınız neler?

Birçok tersane ve armatörün yanı sıra gemi acenteleri üzerinden gemilere ikmal yapıyoruz. Her geçen gün de büyümeye devam ediyoruz. Bizim en büyük avantajımız operasyonel gücümüz. Haftanın 7 günü 24 saat boyunca hizmet verebiliyor, sektörün ihtiyaçlarına hızla çözüm üretebiliyoruz. İş ortaklarımıza iki farklı markayı sunuyor olmamızın yanında özellikle Tuzla'da, Tersaneler Bölgesi'ne yakın bir yerde olmamız da ikmallerde bize avantaj sağlıyor. Bunun yanı sıra teknik hizmetler konusunda Petrol Ofisi teknik ekibi ile birlikte iş ortaklarımıza yerinde ve kendilerine özel teknik eğitimler düzenliyor, iş ortaklarımızın gemilerinden gönderecekleri analizlerini Petrol Ofisi'nin anlaşmalı olduğu laboratuvarlarda gerçekleştirerek sonuçlarını iş ortaklarımız ile beraber takip ediyoruz.

Yeni yakıt kurallarının devreye girmesi ile sektörde yaşanabilecek sorunlara hazırlıklı mısınız?

Bildiğiniz üzere deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğinin 1 Ocak 2020 itibari ile %3.5'ten %0.5'e indirilmesi kararlaştırılmış olup, ECA bölgelerinde ise bu limitin %0,1 olarak devam



edeceği bildirilmiştir. Bu değişiklik sonrası, gemi işletmecilerinin gemilerinde kullanacakları yakıtlar ile birlikte makinalarında kullanacakları yağlarda da değişikliğe gitmeleri gerekecektir. Makinalarda yanma sonucu ortaya çıkan SOx kaynaklı asitlerin (Sülfürik Asit) bir kısmı egzoz ile dışarıya atılmakta, atılmayan kısmı ise ekipman içerisinde kalarak, uygun yağlama yapılmaması durumunda ekipmanlarda hasarlara yol açmaktadır. Sülfürik Asit'in bu etkisini önlemek için yakıtın içindeki sülfür oranına göre değişkenlik gösteren ve içerisinde belirli oranlarda BN içeren yağlama yağları kullanılmaktadır. Şu an için fuel oil ile çalışan iki zamanlı makinalarda 70 BN ve dört zamanlı makinalarda 30-40 BN yağlar yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Son dönemde özellikle yeni tip makinalarda 100 ve 140 BN'li yağların kullanımına başlandığını da gözlemliyoruz.

Yeni dönem ile birlikte kullanılacak yakıtın değişmesi ve yapılan testler sonucunda ekipman ve yağ üreticilerinin tavsiyeleri doğrultusunda VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) kullanacak iki zamanlı makinalarda 40 BN ve dört zamanlı makinalarda 20-30 BN arasındaki yağların kullanılması gündeme gelecektir. Fakat VLSFO yakıtın net üretim standartlarına

ulaşmamış ve üretim metodlarının farklılık göstermesinden dolayı, bu süre zarfında gemi işletmecilerinin yağ geçişlerinde düzenli analiz yapmasını ve kontrollü olarak yeni yağlara geçmesini öneriyoruz. Petrol Ofisi ve Chevron firmaları da yakıttaki bu değişiklikleri göz önünde bulundurularak, yeni ürünlerini piyasaya sunmuş olup bizde stoklarımızı buna göre düzenleyerek, yeni dönem ile birlikte iş ortaklarımızın yeni yağlara kolaylıkla ulaşması için gerekli hazırlıklarımızı tamamladık.

Bu geçiş döneminde gerek Leo Marine gerekse Petrol Ofisi ve Chevron'nun teknik ekiplerinin iş ortaklarımıza teknik konularda ve analiz sonuçlarının yorumlanmasında yerinde ziyaretler ile yardımcı olacağını özellikle belirtmek isterim.

2020 için öngörüleriniz neler? Nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Sektörde yoğun bir rekabet var. Denizcilik sektöründeki gelişmeler firmaları da doğrudan etkiliyor. Denizcilik sektörü ne kadar olumlu seyrederse, bizlerin de o kadar gelişim göstereceğine inanıyorum. Leo Marine olarak Türkiye denizcilik sektörünün ileriye gitmesi ve iş ortaklarımızın maliyetlerini düşürerek onlara en optimum çözümü bulmak için çalışıyoruz.

ORGANİK TUTUNMAYI ÖNLEYİCİ BOYALAR, DOĞA VE BİLİM ÜZERİNE...



PROF. DR. ALİMET SEMA ÖZEN *

Gemilerin suyla temas eden pervane ve karina gibi bölgelerine yerleşen irili ufaklı kabuklu deniz canlıları ve yosunlar gibi istenmeyen organizmaların ekonomik etkileri o kadar büyüktür ki gemi sahipleri, işletmecileri ve personeli için bir problem olmasının yanında soğuk savaş yıllarında casuslar için bile ilgi odağı olmuştur. Rivayet odur ki o yıllarda bir Sovyet gemisinin havuzlanmadan çok uzun süreler boyunca denizde olması bazı gizli servislerin dikkatini çeker. Sovyetlerin yeni ve çok etkili bir kaplama keşfettiklerini düşündükleri için gemi limanda olduğu bir sırada dalgıçlar gizlice geminin karinasından örnek toplarlar. Örnekler incelendiğinde aslında o dönem herkesin bildiği ve kullandığı sıradan boyadan başka bir şey olmadığı bulunur. Sonradan farkedilir ki marifet boyada değil boyama tekniğindedir. Gemiye

çok fazla kat boya uygulanmıştır. Organizmalar karınaya yapışıkça ağırlıklarıyla en üstteki boya katmanı soyulmakta, altından temiz boya katmanı çıkmaktadır. Böylece gemi havuzlanmadan uzun süreler boyunca gidebilmektedir.

Gemi tabanına yapışan istenmeyen organizmalar için denizciler en az yukarıdaki örnek kadar yaratıcı çeşitli çözümleri tarih boyunca üretmeye çalışmışlardır. Örneğin M.Ö. 5.yüzyıla ait kayıtlarda gemi altına yapılan çeşitli koruyucu işlemlerden basedilmektedir. Finikeliler ve Kartacalılar gemilerin altına katran sürmekte veya bakırla kaplamaktaydı. Bu uygulamanın kısmen organik kirlenmenin önlenmesi kısmen de geminin sağlamlığının artması için yapıldığı düşünülmektedir. Antik çağlardan itibaren karınaya parafin, zift, katran yanında arsenik ve sülfürle karıştırılmış yağ uygulandığı bilinmekteyse de burada başlıca amaç ahşap gemilerde kurtlanmanın önlenmesi olabilir. Columbus zamanında ise kabuklu deniz canlılarının yapışmasını önlemek için gemilerin altına iç yağı ve katran sürülmekteymiş. Vasco de Gama zamanında gemilerin altı yakılarak kömürleştiriliyordu. Ancak genel olarak kabul gören ilk organik tutunmayı/ kirlenmeyi önleyici (anti-fouling) uygulama bakır kaplamalardı. Bakır kaplamalar ile ilgili 1625 ve 1728 tarihli patentler olmakla birlikte 1758'de İngiliz donanmasına mensup H.M.S. Alarm gemisinde yapılan deneysel çalışmaya kadar bakırın organik kirlenme önleyici özellikleri tam olarak anlaşılammıştır. Diğer yandan 19. Yüzyıldan itibaren demir karinaların kullanılmaya başlanmasıyla demir ve bakırın birlikteliğinin elektrokimyasal potansiyel farklarından ötürü korozyona neden olduğu gözlenmiş ve bakır

kaplama yönteminden vaz geçilmiştir. Böylece galvaniz, kurşun, nikel gibi yeni yeni metal ve alaşımların denenmesi veya demir karinanın önce ahşapla sonra bakırla kaplanması yanında kauçuk, kağıt ve çimento gibi malzemeler kullanılarak veya sıcak plastik uygulamalarıyla organik kirlenme kaynaklı zararlı etkiler azaltılmaya çalışılmıştır. Bu dönem (antik çağlarda kullanılan bir kaç formülasyonu saymazsak) ilk organik tutunma/kirlenme önleyici boyaların ortaya çıkış dönemidir. İngiltere'de 1865 yılına kadar organik kirlenme önleyici kimyasallar ile ilgili patentlerin sayısı 300'ü bulmuştur. Önceleri bu reçetelerin büyük kısmı başarısız olsa da zamanla bakır, arsenik ve cıva içeren zehirli boyalar kullanıma girmiştir. Bir yandan da bilim insanlarının organik tutunmanın prensiplerinin anlaşılması ve önlenmesiyle ilgili çalışmaları başlamıştır.

1920'ler sonrasında Amerikan donanması tarafından yürütülen bilimsel araştırma çalışmaları neticesinde soğuk uygulama kaplamaları geliştirilmiş ve havuz aralıkları 18 aya çıkartılmıştır. 20.yüzyılda geliştirilen organik tutunma önleyici boyalar daha çok içlerindeki metal içerikli zehirli kimyasalların (biyositler) çözünerek geminin karinasına yapışan organizmaları yoketmesi prensibiyle çalışmaktaydılar. Bunlar arasında en etkili olanlardan biri, 1960'larda geliştirilen bir organokalay bileşiği olan tributiltin (TBT) içerikli boyalardı. Bu boyalar alüminyum ve çelik üzerinde korozyona yol açmadıkları gibi göreceli olarak ucuzdular, uygulanmaları kolaydı ve beş sene boyunca koruma sağlıyorlardı. Ancak zamanla bu boyaların çevreye son derece zararlı oldukları, örneğin istirdiyelerde çeşitli deformasyonlara



ve deniz salyangozlarında cinsiyet değişimine neden oldukları bulunmuştur. 1980'lere gelindiğinde Fransa'da yüksek oranda görülen TBT ticari deniz kabukluları üreten çiftliklerin kapanmasına neden olmuştur. 1992 yılında Rio'da düzenlenen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma konferansında katılımcı ülkelerden organik tutunma önleyici olarak kullanılan organokalay bileşiklerinden kaynaklanan çevre kirliliğinin önlenmesi için önlemler alınması istenmiştir. Organokalay içerikli boyaların çevreye karşı zararlı etkileri Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından da 1989 yılında tanınmış, konuyla ilgili aşamalı olarak çeşitli düzenlemeler getirilmiş ve 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren de organokalay bileşiklerinin biyosit olarak kullanılması tamamen yasaklanmıştır. Ülkemizde de 27 Temmuz 2019 tarihli ve 30844 numaralı Resmi Gazetede yayımlanan "Gemi Boya Yönetmeliği" organik kirlenmeyi önleyici sistemlerde biyosit olarak kullanılan organokalay bileşiklerinin yasaklanması yanında organik tutunma önleyici sistemler ve koruyucu kaplamalar için denetim ve belgelendirme şartlarını düzenlemiştir. Bu yönetmelik görevli gemi boya denetmenleri ile birlikte tesis sahipleri, yetkilendirilmiş kuruluş ve gemi sahibi veya temsilcisinin sorumluluklarını

belirlemekte ve 50.000 TL'ye varan idari para cezalarını da içeren yaptırımları kapsamaktadır.

Organokalay bileşiklerinin yasaklanmasından sonra bakır içeren formülasyonlar popüler hale gelmiştir. Bakır içeren boyalar zamanla çözülmeye uğrayan "yumuşak boyalar" ve "kendi kendini parlatan (self-polishing) boyalar" olarak ikiye ayrılır. Kendi kendini parlatan boyalarda biyosit salınımı kontrollü ve yavaştır. Suyla temas eden boya katmanı aşındığında boyaya yapışık olan organizmaları uzaklaştırır. Ortaya çıkan yeni yüzey biyokirlenme önleyici özelliğini devam ettirir. Sudaki hareket boya kalınlığı kontrollü bir şekilde azalmasını sağlar ve boyanın ömrünü uzatır. Diğer yandan bakırın istenmeyen organizmaları zehirlenme yani biyosit özelliği organokalay bileşiklere nazaran daha düşük olduğu için diğer biyositlerle örneğin çeşitli zararlı bitki öldürücülerle (herbisit) birlikte kullanılması gerekmektedir. Bunun yanında ağır biyolojik kirlenme (biofouling) olmadan da deniz suyunda çözünmekte ya da karina temizliği sırasında boyanın %30-50'lik bir kısmı kaybedilmektedir. Her yıl gemi boyalarından denize karışan bakır oranının yıllık 1 milyon ton olduğu tahmin edilmektedir. Gemi karinasına

yapışan istilacı türlere karşı da bakır içerikli boyaların engellemekten çok artırma yönünde etki ettikleri, biyofilm oluşturan bakterilerin zamanla bakır bileşiklerine direnç geliştirdikleri öne sürülmüştür. Sonuç olarak son yıllarda bakır içeren biyosit boyaların da zararları tartışılmaya başlanmıştır.

Gemilerin ve deniz platformlarının su altında kalan bölümlerine yapışan istenmeyen organizmalara karşı kullanılan zehirli boyaların çevresel endişelere neden olduğu açıktır. Buna alternatif olarak son yıllarda geliştirilen yeni bir strateji ise yapışan organizmalardan kurtulmak yerine en baştan yüzeye yapışmalarını çevreye zarar vermeden engellemek yönündedir. Bu da yüzey kimyasının ve mikroyapısından kaynaklanan mekanik özelliklerinin kontrol edilmesine bağlıdır. Nanoteknoloji ve polimer bilimindeki gelişmeler sayesinde teflon benzeri düşük yapışkanlığa sahip hidrofobik (su itici) polimerik kaplamalar veya yapışan organizmaların geminin seyri sırasında kolayca uzaklaştırdığı hidrofilik (su seven) kaplamalar ile birlikte yüzey dokusunun geometrisinin geliştirilmesi üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

Bu ikinci strateji ilhamını doğadan almaktadır. En güzel örnek lotus bitkisi olacaktır. Lotus bitkisi her zaman temiz olması nedeniyle uzak doğuda saflığı temsil etmekte ve kutsal kabul edilmektedir. Nemli bölgelerde yetiştiği için yaprakları üzerinde kolaylıkla oluşabilecek herhangi bir biyokirlenme bitkinin fotosentez yapmasını engelleyecektir. Buna karşılık lotus bitkisinin yaprakları su itici özelliğe sahip bir maddeyle kaplıdır ve nanodan mikroya çeşitli ölçülerde hiyerarşik bir pürüzlülüğe sahiptir. Yüzeyin bu kimyasal ve mekanik özellikleri lotus yapraklarının üzerine herhangi bir kirleticinin yapışmasını engeller ve bitkiye kendi kendini temizleme özelliği verir. Günümüzde lotus bitkisinden ilham alan ve doğayı taklit eden (biomimetik) kendi kendini temizleyen

boyalar geliştirilmiştir ve binalarda yaygın kullanım alanına sahiptirler. Lotus bitkisine benzer özellikler gösteren doğadaki diğer örnekler ise balık pulları ve köpekbalığı derisi, piring bitkisinin yaprakları, kelebek kanatları ve güvercin tüyleridir. Doğadan ilham alan bu tür kaplamalar üzerinde bilimsel araştırmalar başarıyla devam etmekte ve endüstriyel seviyede üretimlerine geçilmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Günümüzde organik tutunma önleyici herhangi bir sistem kullanmayan gemilerde altı aylık bir süre içerisinde m² başına yapışan organizmaların ağırlığının 150 kg'a ulaştığı gözlenmiştir. Bu tür bir organik kirlenme geminin yüzeyinin bozularak korozyona açık hale gelmesine ve ağırlığının artmasıyla ilişkili olarak artan su direnciyle geminin hızının düşmesine ve yakıt sarfiyatının artmasına, bu da her yıl dünya çapında yakıt ve bakım onarım için milyarlarca dolar harcanmasına sebep olmaktadır.

Havuzlanma ihtiyacı nedeniyle geminin servisten çekildiği süre de ticari gemiler için ayrıca ekonomik bir kayıptır. Bütün bunlara ek olarak artan yakıt tüketimiyle ilişkili olarak artan SOx, NOx ve CO2 gaz emisyonları ve istilacı türler gibi çevresel problemler ve bu problemlerin çözümüyle ilgili yeni maliyetler ortaya çıkar.

Amerikan donanmasında Arleigh Burke sınıfı (DDG-51) bir destroyerde organik kirlenmenin ekonomik etkileri üzerine yapılan bir çalışmada 15 knot'luk hızda hafifçe bozulmuş veya yosunlanmış karinada %11, ağır organik kirlenmeye uğramış karinada ise %76 daha fazla mil gücüne ihtiyaç duyulduğu bulunmuştur. Yine hafifçe yosunlanmış karinada bile temiz yüzeye göre yakıt tüketimindeki artış yıllık % 10.3 olarak hesaplanmıştır. Aynı çalışmada Amerikan donanmasında organik kirlenme nedeniyle yakıt maliyetindeki artış gemi başına yaklaşık 1 milyon



dolar olarak öngörülmüştür. Orta derecede kirlenmede bu maliyetler 300-400 bin \$ daha fazladır.

Organik kirlenmenin orta dereceden hafif dereceye azaltılmasıyla bile maliyetin ne kadar düşeceği görülmektedir. Organik tutunmayı azaltıcı malzemeler geliştirmeye yönelik bilimsel ve teknolojik araştırma-geliştirme faaliyetlerinin maliyetleri ise bu maliyetlerle karşılaştırıldığında çok daha azdır, üstelik ekonomik, sosyal ve çevresel kazanımları son derece yüksektir.

Örneğin 2015'de dünya çapında organik kirlenmeyi önleyici boya pazarı 5.6 milyar dolar civarındayken 2021 yılında 9 milyar doları bulması öngörülmektedir. Bu artışta da gaz ve petrol arama çalışmalarının artmasının da etkili olduğu düşünülmektedir.

2015'de pazarın %75'lik payı Asya-Pasifik ülkelerine aittir. Ülkemizde de çevreye dost organik tutunma önleyici boya ve kaplamalar geliştirilmesine yönelik AR-GE çalışmalarının denizcilik sektörü tarafından desteklenmesi, özellikle bu alanda Üniversite-Sanayi işbirliklerinin teşvik edilmesi ve geliştirilmesi hem gemilerin yakıt maliyetlerini ve emisyonlarını önemli derecede düşürecek, hem de sektöre yönelik olarak geliştirilecek katma değeri yüksek malzemeler sayesinde Ülkemizin uluslararası pazarlarda rekabet gücü artacaktır.

Denizcilik doğamızda varsa doğayı korumak, anlamak, bilimin ışığında keşfetmek bütün denizcilerin vazifesi olmalıdır...

Kaynakça:

1. "Marine Fouling and its Prevention" Woods Hale Oceanographic Institute US Naval Institute, Annapolis (1952)
2. Schultz, M. P. , Bendick, J. A. , Holm, E. R. and Hertel, W. M. "Economic impact of biofouling on a naval surface ship", *Biofouling* (2011), 27: 1, 87 — 98
3. Bhushan, B. "Bioinspired Nanostructured Antifouling and Anti-inorganic Surfaces", B.Bhushan (Ed.) *Springer Handbook of Nanotechnology*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg (2017)
4. "Anti-fouling systems", *Uluslararası Denizcilik Örgütü*, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Pages/Default.aspx>
5. *Hydrex Group White Paper No:1, "Ship Hull Performance in the Post-TBT Era: How to save money while improving hull performance and dramatically reducing environmental impact" (2010)*
6. *Zion Market Research, "Antifouling Paints & Coating Market (Self-Polishing Copolymer, Copper-Based Antifouling Paints & Coatings, Hybrid Antifouling Paints & Coatings and Others) for Mooring Lines, Shipping Vessels, Fishing Boats, Drilling Rigs & Production Platforms and Inland Waterways Transport: Global Industry Perspective, Comprehensive Analysis, Size, Share, Growth, Segment, Trends and Forecast, 2015 – 2021"*



TURKP&I

Denizciliğin Güvenli Limanı

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yükünüzü paylaşıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda yer alıyoruz. Türk P&I ile güvende kalın.



Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul
T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



Türkiye-Libya arasında imzalanan mutabakatın Doğu Akdeniz jeopolitiği için önemi



ALAETTİN SEVİM

Türkiye ve Libya arasında imzalanan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin mutabakat dış politikamızın önemli bir gündem maddesini oluşturuyor. Ancak bu gelişme Doğu Akdeniz jeopolitiğinde önemli bir adım olmakla birlikte büyük resmin sadece bir parçası. Asıl gündem ise, deniz yetki alanlarının paylaşımı temelinde sürdürülen hidrokarbon kaynaklarının sahiplenilmesi. Türkiye ve Libya arasında yapılan mutabakat bu gündemin bir alt başlığı, ancak oyun bozan bir inisiyatif... Türkiye bu mutabakat ile Seville Üniversitesi'nde bir AB girişimi olarak hazırlanan harita (Şekil 1) çerçevesinde Doğu Akdeniz deniz yetki alanlarının kendisinin Antalya Körfezi'ne sıkıştırılması ile diğer devletler arasında paylaşımını öngören jeopolitik oyunu geçersiz hale getirmiştir.



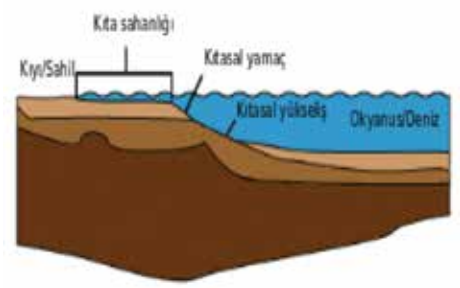
Şekil 1: Seville haritası. GKRY tarafından yapılan anlaşmalarla belirlenen Münhasır Ekonomik Bölge sınırları düz çizgilerle anlaşma olmayan sınırlar ise kesik çizgilerle gösterilmiştir. Türkiye Kıbrıs'ı resimde ifade edildiği şekli ile tanımamaktadır.

DENİZ YETKİ ALANLARI

Doğu Akdeniz krizi açısından değerlendirildiğinde deniz yetki alanlarını karasuları, kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) olarak ele almak yeterli olacaktır.

Karasuları: Esas hatlardan itibaren belirli bir genişlikte olan ve kıyı devletinin egemenliği altında olan deniz sahasıdır. Bu sahadaki deniz alanını, üstündeki hava sahasını, deniz dibini ve altını kapsar. Doğu Akdeniz'de karşılıklı sahiller arası mesafeler yeterli olduğu için genelde karasuları sorunu yoktur. Devletler karasuları genişliklerini belirlemiş ve ilan etmişlerdir. Ancak kara sınırlarının denize ulaştığı noktada kara sınırının deniz üzerinde nasıl uzanacağına ilişkin deniz yan sınırları sorunları bulunmaktadır.

Kıta sahanlığı: Karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşğine veya bu eşik daha az bir mesafede ise karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar kısımda deniz dibini ve toprak altını kapsar. (Şekil 2)



Şekil 2: Kıta Sahanlığı

Kaynak: <http://www.onr.navy.mil/Focus/ocean/regions/oceanfloor2.htm>

Münhasır Ekonomik Bölge; MEB kavramı III. Deniz Hukuku Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren kıyı devletine, 200 deniz miline kadar deniz yatağı üzerindeki su kütlesi içindeki, deniz dibi ve toprak altında hak ve yetkiler tanınan deniz alanıdır.

MEB, kıta sahanlığı haklarını da kapsar. Sahildar devletler kıta sahanlığı haklarına herhangi bir ilan yapmadan sahiptirler. Buna karşılık MEB hakları kendiliğinden doğan haklar değildir. MEB kararının devletler tarafından ilan edilmesi gerekir. Türkiye Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmemiştir. Ancak MEB ifadesi Türkiye tarafından ilk defa Libya ile yapılan anlaşmada kullanılmıştır.

TARİHÇE

Türkiye ve Libya arasındaki anlaşma Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin yaptığı ikinci anlaşmadır. İlk anlaşma Türkiye ile KKTC arasında 2011 yılında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Türkiye sahilleri ile Kıbrıs adası arasındaki deniz yetki alanlarının sınırları belirlenmiştir. Bölgede deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin diğer anlaşmalar GKRY ile Mısır, Lübnan ve İsrail arasında yapılan anlaşmalardır. Bu anlaşmalardan

Türkiye'yi en fazla etkileyeni GKRY ile Mısır arasında yapılan anlaşmadır. Esasen bu anlaşma Doğu Akdeniz krizinin başlangıç noktası sayılabilir. Bu tarihten sonra GKRY'nin Yunanistan desteği ile Lübnan ve İsrail ile yaptığı anlaşmalar, bölgede bulunan hidrokarbon rezervlerinin pazara ulaştırılması için Türkiye dışlanarak "Doğu Akdeniz Gaz Forumu" kurulması, "EastMed" boru hattı (Şekil 3) ile Doğu Akdeniz doğal gazının Yunanistan üzerinden Avrupa pazarına ulaştırılması projesi krizi tırmandıran diğer gelişmeler olmuştur.



Şekil 3: EastMed Boru hattı projesi
Kaynak: <https://www.washingtonexaminer.com>

Bölgede Türkiye aleyhine girişimlerin genelde GKRY ön planda tutularak batı tarafından desteklenen girişimler olduğu görülmektedir. Yunanistan Doğu Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmemiş ve deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir anlaşma yapmamıştır. Ancak Seville haritası gibi girişimlerle AB üzerinden iddialarını gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Türkiye, Doğu Akdeniz'de kendisini dışlayarak başlatılan bu girişimler karşısında tutumunu sertleştirmiştir. BM nezdindeki daimi temsilcimiz tarafından BM'e gönderilen 18 Mart 2019 tarihli mektup ile 28 derece Doğu boylamı ile 32 derece 16 dakika 18 saniye doğu boylamı arasında kalan Kıbrıs ve Rodos adaları arasında kalan saha kıta sahanlığı olarak bildirilmiştir. Bu sınırlar içinde Mısır ile ortay hat Türkiye'nin Akdeniz'de kıta sahanlığının güney sınırı olarak ilan edilmiştir. 28 derece doğu boylamının batısında kalan bölgenin ise ileride gerçekleştirilecek anlaşmalara tabii olduğu açıklanmıştır.

Türkiye 18 Mart 2019 tarihli mektupla BM belirttiği kararlı tutumunu

sürdürmüş ve mektupta yer alan 28 derece doğu boylamı batısında kalan bölgede deniz yetki alanlarının sınırlarının yapılacak anlaşmalara tabii olacağı ifadesi çerçevesinde Libya ile anlaşma yapmıştır. Türkiye ve Libya arasındaki anlaşma ile iki devlet arasında 18,6 deniz mili (yaklaşık 30 km) uzunluğunda bir deniz yetki alanı sınırı tespit edilmiştir. Böylelikle Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının batı sınırının bir bölümü de belirlenmiştir.

Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler ve Denizcilik-Havacılık-Hudut Genel Müdürü Büyükelçi Çağatay Erciyes'in konuyla ilgili yayınladığı görselde (Şekil 4)2011 yılında KKTC ile yapılan anlaşma ile belirlenen sınır A ve B noktaları arasındaki sınırdır. Türkiye ve Mısır arasındaki deniz yetki alanı sınırını belirleyen C, D ve E noktaları ise Türkiye ve Mısır sahilleri arasındaki ortay hatta dayandırılmıştır. Libya ile yapılan anlaşma ile belirlenen 18,6 deniz millik sınır ise E ve F noktaları arasındaki sınırdır. Yunanistan ile aramızdaki deniz yetki alanı sınırının ise Rodos, Kerpe, Girit ve Meis adalarının karasuları çizgisinden geçtiği görülmektedir.



Şekil 4: Türkiye'nin Doğu Akdeniz MEB'i

Türkiye'nin Libya ile yaptığı anlaşmaya karşı Yunanistan, ABD, Rusya, AB, GKRY, Mısır ve Suudi Arabistan'dan olumsuz açıklamalar gelmiştir. Yunanistan tepkisini daha da ileri götürerek ülkesindeki Libya Büyükelçisini sınır dışı etmiştir. AB ise Libya ile yapılan anlaşmanın üçüncü tarafları bağlamayacağını ve AB'nin bölgede GKRY ve Yunanistan'ı desteklemeye devam edeceğini açıklamıştır. Yunanistan'ın anlaşmaya karşı ileri sürdüğü iddialar adalarının deniz yetki alanlarının ihlal edildiği ve Türkiye'nin Libya ile sınırı olmadığını

Türkiye sürekli bir biçimde deniz yetki alanları sınırlandırmasının görüşmeler sonucunda gerçekleştirilecek anlaşmalar ile yapılmasını savunmaktadır. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinin 83/1. maddesinde "kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırmasının hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak için Uluslararası Adalet Divanı'nın statüsünün 38. maddesinde gösterilen şekli ile uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacağı" ifadesi yer almaktadır.¹ Doğu Akdeniz'de karşılıklı sahiller arasındaki mesafe 400 deniz milinden az olduğu için deniz yetki alanı sınırlandırmalarının karşılıklı anlaşmalar ile yapılması gerekmektedir. Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında diğer önemli bir ilke "hakkaniyet" ilkesidir. Temel norm olarak tabir edilen ve kıta sahanlığı sınırlandırılmasına uygulanması gereken örf ve adet hukuku kuralı, deniz sınırlarının tek taraflı olarak saptanamayacağı ve gerek anlaşma ile gerekse üçüncü merci tarafından yapılacak sınırlandırmanın ise hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak için nasıl bir sonuca ulaşmak üzere gerçekleştirilmesi gereği şeklinde ortaya konmaktadır.² Hakkaniyet kriterlerinin temel olarak anakara coğrafyasına üstünlük tanıdığı göz önüne aldığımızda, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında öncelikle ve temel olarak dikkate alınacak unsurlar adalar değil, anakaranın coğrafi özellikleri olduğu açıktır. Bunların başında da kıyı uzunluğu ve kıyı yapısı gelmektedir.³ Libya ile yapılan anlaşma Türkiye'nin "hakkaniyet" kriterlerine uygun olarak yaptığı bir anlaşmadır. Bu kapsamda Yunanlıların ve Rumların iddia ettiği üzere adaların otomatik olarak kıta sahanlığı ve MEB hakları yoktur. Ayrıca adalar ile anakara arasında deniz yetki sınırlarının belirlenmesinde "eşit uzaklık" ilkesinin her zaman "hakkaniyet" kriterini oluşturmayacağı uluslararası mahkeme kararı ile kanıtlanmıştır. (Manş Denizi tahkimi).

Türkiye ile Yunanistan arasında deniz sınırı olmadığı yönünde ileri sürülen iddialar ise dünya yüzeyine iki boyutlu bakılmasına dayanmaktadır. Aslında yerküre haritasına 3 boyutlu bakılarak,

360°'yi kapsayacak şekilde farklı açılar kullanılarak çeşitli istikametlerde ortay hat belirlenmesi gerekmektedir. Bu şekli ile diyagonal hatlar esas alındığında Türkiye'nin Libya ile deniz sınırı mevcuttur.⁴ (Şekil 5)



Şekil 5: Türkiye-Libya Deniz Sınırı
Kaynak: <https://www.stratejikortak.com/2019/12/libya-turkiye-anlasma-hukuki-boyut.html>

Türkiye, Libya anlaşması ile proaktif bir rol üstlenmiş, sadece diğer ülkelerin girişimlerine karşı tepki gösteren reaktif bir ülke olmadığını, uluslararası anlaşmalar ve hukuk yoluyla da politikalarını destekleyebileceğini göstermiştir.

LIBYA'NIN DURUMU

Libya, Muammer Kaddafi'nin öldürülmesinden sonra bir türlü istikrar bulmamış, 2014 seçimlerinden sonra ise iç savaş başlamıştır. Halen ülkede Trablus ve Tobruk merkezli iki yönetim mevcuttur. Ulusal Mutabakat Hükümeti Trablus'a hakim iken, isyankar general Hafter yönetimindeki Libya Ulusal Ordusu ise Tobruk'u kontrol altında tutmaktadır. Bu iki gruba ilave olarak Mısır'a ve Zintan merkezli daha küçük gruplar da mevcuttur. Ulusal Mutabakat Hükümeti, BM, Türkiye, bazı AB ülkeleri ve Katar tarafından meşru hükümet olarak kabul edilmektedir. Türkiye, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmayı Trablus merkezli Ulusal Mutabakat Hükümeti ile yapmıştır. ABD, Rusya, Fransa, Mısır, BAE ve Suudi Arabistan ise Tobruk merkezli Hafter güçlerini desteklemektedir.

Libya'daki iç savaşın sonuçlanıp sonuçlanmayacağını veya kimin lehine sonuçlanacağını bugünden belirlemek güçtür. Ancak anlaşmanın BM tarafından tescilinden sonraki gelişmelerde Libya'da kim hakim olursa

olsun, mutabakat Türkiye'nin deniz yetki alanı politikalarını desteklemek için hukuki bir zemin oluşturacaktır.

Hafter yönetimi anlaşmanın anlaşmayı tanımadığını açıklamıştır. Ancak Hafter yönetimi bu konuda bir problem ile karşı karşıyadır. Türkiye ile yapılan bir anlaşma Yunanistan ile yapılacak bir anlaşmaya göre çok daha fazla bir deniz alanını Libya'ya bırakmaktadır. (Şekil 6) Bu çerçevede Hafter yönetiminin anlaşmayı reddetmesinin temel sebebinin kendisine destek veren ülkelerin baskısı olduğu ve Libya'nın çıkarlarını gözetmediği anlaşılmaktadır. Her ne kadar Libya'da bu konuda hesap vermek zorunda kalacakları kısıtlı bir kamuoyu varsa da konu yine de Hafter için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Aynı sorun Mısır için de geçerlidir. Mısır da Türkiye ile yapacağı bir anlaşma ile GKRY ve Yunanistan ile yapacağı anlaşmalara göre çok daha fazla deniz alanı kazanacaktır. Ancak bölgede Türkiye'yi kendine rakip olarak gören Mısır ulusal menfaatlerinden ziyade siyasi sebeplerle Türkiye ile anlaşmak yerine GKRY ile anlaşma yapmayı tercih etmiş ve yine aynı sebeple Türkiye-Libya anlaşmasına karşı çıkmaktadır.



Şekil 6: Türkiye-Libya ortay hattı ile Yunanistan-Libya ortay hattı karşılaştırması
Kaynak: *Bilge Strateji, Cilt 4, Sayı 6, Bahar 2012*

Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye ile Libya arasında imzalanan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşma ile

- Türkiye ilk defa bir MEB anlaşması yapmış,
- Türkiye'nin Doğu Akdeniz MEB'inin batı sınırlarının bir bölümü belirlenmiş,
- Hukuk ve diplomasi aracılığı ile politikalarımız destekleyebileceğimiz uluslararası kamuoyuna gösterilmiş,

- Haklarımızın savunulması için hukuki zemin oluşturulmuş,
- En önemli sonuç olarak Seville haritası gibi AB kaynaklı girişimlerle Yunanistan ve GKRY'nin Doğu Akdeniz'de önümüze bir set çekmesi önlenmiştir.

Sıralanan nedenlerle Türkiye-Libya arasında yapılan bu anlaşma Türkiye'ye Doğu Akdeniz jeopolitiğinde önemli kazanımlar getiren, çok önemli bir anlaşmadır. Anlaşma ile Libya da Yunanistan ile yapacağı bir anlaşmaya göre çok daha geniş deniz yetki alanına sahip olmuştur.

Kaynakça:

1. Hüseyin Pazarcı - "Kıta Sahaneliği Hakkında Hukuksal Görüşler", *Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1986*
2. Dolunay Özbek - "Ege Sahaneliği Sınırlandırılmasında Eşit Uzaklık Ve Hakkaniyet İlkelerinin Yeri," *Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayınları, İstanbul 2002*
3. Yücel Acer - "Ege Sahaneliği Sınırlandırılmasında Eşit Uzaklık Ve Hakkaniyet İlkelerinin Yeri," *Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayınları, İstanbul 2002*
4. Cihat Yayı - "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu Ve Türkiye" <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/43488>

Dipnot:

¹ Pazarcı, Hüseyin- "Kıta Sahaneliği Hakkında Hukuksal Görüşler", *Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1986, s.86*

² Özbek, Dolunay- "Ege Sahaneliği Sınırlandırılmasında Eşit Uzaklık Ve Hakkaniyet İlkelerinin Yeri," *Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayınları, İstanbul 2002, s. 44*

³ Acer, Yücel- "Ege Sahaneliği Sınırlandırılmasında Eşit Uzaklık Ve Hakkaniyet İlkelerinin Yeri," *Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayınları, İstanbul 2002, s. 76*

⁴ Yayı, Cihat- "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu Ve Türkiye", s. 44

Erişim tarihi: 17.12.2019 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/43488>



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

Aile şirketleri... Ne yapılmalı?



HALİM METE

Bundan seneler önce Deniz Ticaret Dergisi'nde aile şirketleri başlıklı dört serilik bir yazı dizisi kaleme almıştım. O yazılarda aile şirketlerinde yaşananları anlatmıştım. Bu güne kadar yazdığım yazıların içinde en çok ilgi toplayan yazılardı bunlar.

Ama bir türlü bu seriyi bağlayacak olan NE YAPILMALI? yazısını o günden bu güne yazmamıştım. O yazıları okuyanlar soruyordu: "Aile şirketlerimizin yaşaması için neler yapmalıyız, siz ne düşünüyorsunuz?" Doğrusu verecek cevabım yoktu, biz de bir aile şirketi olmamıza, tespitleri ve teşhisleri koymamıza rağmen tedavisinin ne olacağını bilmiyordum ve "NE YAPILMALI" konusunu kaleme alamıyordum. Yeni dönemde Deniz

Ticareti Dergisi'ndeki dördüncü yazımda biraz cesaretlenerek ve biraz da tecrübelendiğime inanarak yazmaya başladım.

AİLE ŞİRKETLERİ YAŞAMAK İÇİN NE YAPILMALI?

Evet, "Aile şirketleri yaşamak için neler yapılmalı?" Aslında bu biraz da armatör ailelerin şirketlerini, denizcilerin şirketlerini ilgilendiriyor. Genellikle BABA yalnızdır, bu güne geldiğimizde bu BABA bazılarında DEDE ile çok azında ise DEDENİN BABASI ile başlıyor. Yalnız olan BABA, çocukları doğdukça (o günler kız çocukları genellikle hesaba katılmaz, erkek çocuklar sayılırdı) ve yaşları 15'i bulunca ve okumuyorsa babasıyla beraber çalışmaya başlar.

Eğer okuyorlarsa, yaz tatillerinde babalarının yanında çalışmaya başlar. Aynı evde yaşarlar, arabaları varsa aynı arabayla işe gidip gelirler. Çocuklar BABA için bir güç olduğundan GÜÇ BİRLİĞİ oluştururlar. İşleri gelişmeye başlayınca kasa hep BABA'dır, para babada birikir. Yeni gemi, İŞİN ihtiyacı varsa kamyon vinç vs. BABA'nın kararıyla alınır. Anne ise destek vermenin dışında işe hiç müdahale etmez. Hatta evlerde İŞ KONUŞULMAZ bile.

İlk çocuklardan biri evlenir ve sorun başlar. Artık işe GELİN de dahil olmuştur. Hatta biraz daha ileri gidilirse, KAYINPEDER ve KAYINVALİDE gizli bir şekilde istişarenin bir parçası olur. BABA'nın oğulları ile olan istişaresine artık başkaları da dahil olmuştur. Diğer çocuklarda evlenince, yeni GELİNLER ve YAKINLARI, kız evlenince de DAMAT işe dışarıdan dahil olmaya başlar. Yeni kiralanan evler, yeni eşyalar, "Sana benden iyi eşyalar aldılar, senin altınların daha çok, hatta sana daha çok hediye geldi"

gibi söylemler olur. Bütün bu isteklere cevap verebilmek için işin büyütülmesi ve kazancın çoğaltılması lazım gelir. İsteklerle kazanç birbirine yetmeyince BÜTÇE KAVGALARI ve BABA'NIN hakimiyetinin zedelenmesi oluşur. Artık KARDEŞLİKTEN ORTAKLIĞA GEÇİŞ başlar. Ama yazılı bir şey yok. Sistem yok. Çocuklar da doğup büyümeye başlayınca;

- Benim kocam senden çok çalışıyor,
- Sen ağabeyinden veya kardeşinden daha çok kazanıyorsun. Sen olmazsan onlar ne yapacak gibi safsata laflar.

Buraya kadar bir özet yaptım. Aslında bu bölümü çok daha geniş bir şekilde seneler önce yazmıştım ama hatırlayalım diye yeniden özetledim.

PEKİ, NELER YAPILMALI, NELER YAPILMALIYIZ?

- Bir kere kardeşlikten ortaklığa geçişle birlikte AÇIK olmalıyız, HESAP VEREBİLİR olmalıyız, DÜRÜST olmalıyız,
- Bunun için önce herkesin yetenek, eğitim ve tecrübelerine göre iş tariflerini yapmalı ve onların ücretlerini bu işe göre ayrı ayrı tespit etmeliyiz.
- Çocuklar okullarını bitirdikten hemen sonra babalarının işine gelmemeli ve mümkünse başka bir şirkette en az iki yıl çalışarak BAŞKASININ ŞİRKETİNDE ÇALIŞMANIN ne olduğunu öğrenmeli ve babasının şirketinde işe başladığında BURASI BABAMIN ŞİRKETİ İSTEDİĞİMİ YAPARIM dememeli,
- Bazı çocuklar maaşına göre yaşamayı bildiği için sorun çıkartmaz, ancak bu böyle olmuyor. Genellikle DOMUZDAN KIL KOPARTMAK KARDIR düşüncesiyle şirketten fazla



para çekmeye çalıştıkları için ve herkeste aynı oranda para çektiği için şirket bırakın yaşamayı, faaliyetine son veriyor. Onun için şirket ihtiyacı kadar ÇOCUK istihdam etmeli. Diğer çocuklar kendilerine dışarıda iş bulmalı. Eğer şirket kar dağıtıyor, şirkete ortak olanlar kar payı olarak ihtiyaçlarını karşılamalı,

- Yönetim kurulu büyükten küçüğe değil yapabilecekler arasından oluşturulmalı, muhakkak bir İCRA veya YÜRÜTME Kurulu da oluşturulmalı. İcra Kurulu en az haftada bir kez, Yönetim Kurulu ise en az ayda bir kez toplanmalı. Her toplantı tutanağı zamanında tutularak, gerektiğinde bu kayıtlara başvurulmalıdır,

- Ortaklar kurulu ise 3/4 ayda bir kez tüm ortakların ve 18 yaşını geçmiş kız erkek ayrımı yapmadan tüm çocukların katılımıyla toplanmalıdır. Bu toplantıda şirketin politikası, yeni kurulacak işler, hedefler, personel politikası herkesin görüşüne açılmalı ve özellikle YATIRIM HEDEFLERİ birlikte belirlenmelidir,
- Bütün yapılacak işler YAZILI HALE getirilmeli, bunun için bir ORTAKLIK ANAYASASI yazılmalı, mümkünse bu anayasa ortakların görüşlerine de önem vererek uzmanlarına yazdırılmalıdır,
- Gençler geleceğimizdir, ancak büyüklerimiz de tecrübe deposudur. İkisinden de şirket için yararlanmanın yolu Şirket Anayasası'nda görevler

(Onursal Başkan, Başkan Yardımcısı, vs.) iyi tarif edilmelidir.

SONUÇ OLARAK:

- Şirketi yaşatacak olan KARLILIKTIR, bunu sağlayacak olan ise idarecilerin şirketi iyi idare etmesidir. Şirketin sermayesi giderek büyütülmelidir, bu da ortakların TASARRUFU ve FEDAKARLIĞI ile olur,
- Şirket olduğu yerde sayarsa, şirketin gelirleri hem şirketin kendi ihtiyaçlarına ve hem de giderek genişlemekte olan AİLE'nin ihtiyaçlarına yetmez. Şirketin giderek BÜYÜMESİ, GELİŞMESİ gerekir,
- Yapılan bazı işler tarih içinde işlevini tamamlayıp, ortadan kalkacağı için DÖNÜŞÜMÜ zamanında yapmak gerekir. Bütün bunlar İYİ İDARE ve BİRLİK BERABERLİK içinde olur. Şirket büyüdükçe ihtiyaçlar da daha rahat karşılanabilir,
- Sonucun sonucunda da "Aile şirketleri üçüncü nesle ulaşmadan sona eriyor" savını yıkmış olursunuz,
- Bugün üçüncü, hatta dördüncü nesillerin çalıştığı aile şirketleri var, MAAŞALLAH işlerini çok iyi yürütüyorlar. Onları örnek alın, kıskanmayın. İyi taptıklarını yapın, iyi yapamadıklarını da yapmayınız,
- Sizler ve ülkemiz "Aile Şirketlerimiz ÜÇÜNCÜ nesle kadar zor geliyor" anlayışını ortadan kaldırmalıdır ki, hep birlikte gelişelim,
- Bir TAKA ile bir baba, karısı, 5 çocuğu geçinirken gemiler sahibi olmuş birçok aile ömrü 20/30 yıl olan GEMİLERİNİ niçin yenileyemiyor ve armatörlüklerine son veriyor. Bunun çözümü sizlerde, bizlerde,
- BEN BİLİRİM yerine BİZ BİRLİKTE ÇÖZERİZ ve İLERLERİZ demeliyiz. Hepimize ALLAH SELAMET VERSİN...

ABS, GEÇİŞ ZAMANINDAN İTİBAREN DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİNİ DESTEKLİYOR

ABS Türkiye & Hazar Bölgesi Direktörü Seyfettin Tatlı, 2019'un sonunun, denizcilik endüstrisi için birçok yönden bir sıçrama noktası olduğuna dikkat çekti. Tatlı; “Düşük kükürtlü nakliye dönemi, sürdürülebilir ve nihayetinde dekarbonize denizcilik endüstrisine geçişle kısa sürede silinecektir” dedi.



Seyfettin Tatlı / ABS Türkiye & Hazar Bölgesi Direktörü

Hâlihazırda iş endüstrisindeki dijitalleşme sürecinin, operasyonel verimlilikte yeni seviyeleri müjdeleyen bu geçişi kolaylaştıran unsurlardan bir tanesi olacağına dikkat çeken Seyfettin Tatlı; “Bu önemli ve heyecan verici değişim zamanında, sınıfın rolü inovasyon ve güvenlik taleplerini dengelemeye odaklanmış halde kalmaya devam ediyor. ABS, kurulduğu günden bu yana can ve mal güvenliğini korumak için çalışmış güvenlik odaklı bir organizasyondur ve endüstri standartlarına ve uygulamalarına katkımızın pek çok şekil almıştır. Bunun temelinde kendi performansımız var; ABS, 2017 ve 2018 boyunca 0.00'de kalan Kayıp Zamanlı Olay Oranı ile üst üste ikinci yıl için sıfır zaman kaybına neden olan iş kazası kaydetmiştir” şeklinde konuştu. Geçiş süreci ile ilgili önemli Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirmelerde bulunan Seyfettin Tatlı şunları söyledi: “Endüstrimizde güvenliği sağlayan düzenlemelerin şekillendirilmesi, yasal değişikliklerin etkileri konusunda pratik tavsiyeler ve

teknik iç görü sağlanması hususlarında katkıda bulunmak suretiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Sınıflandırma Dernekleri Birliği ile kapsamlı bir şekilde çalışmaktayız. Güvenlik ve insan faktörleri konusundaki çalışmalarımız, üzerinde çalışan insanların ihtiyaçlarını en iyi şekilde yansıtması için gemilerin tasarımında yer alan endüstri paydaşlarına yardım etmek üzere ‘ramak kalmalardan kıl payı kurtulmalara kadar’ uzanan bir analize vurguyla kendi personelimizden müşterilerimizin çalışanlarına kadar uzanmaktadır”.

“ABS, son on yılda görülen denizcilikteki aksamaya yanıt olarak organik bir süreç geçirmiştir ve bu süreci ürün ve hizmet performansımızı ister plan gözden geçirme, ister mevzuata uygunluk konusunda tavsiye, isterse de dekarbonizasyon konusunda olsun müşterilerinin ihtiyaçlarına göre daha iyi planlamada kullandık” diyen Tatlı açıklamasına şöyle devam etti: “Gemi işletmecilerinin süregelen gereksinimlerini karşılamak, konunun uzmanlarını kendilerine ihtiyaç duyulan her yerde olmalarını sağlayan bir yapıyla ve gemi güvenliği, performans analizi verimlilik veya sürdürülebilirlik için olsun veya olmasın, kısa ve uzun vadeli ihtiyaçları karşılamak için en son mühendislik veya analiz tekniklerinden yararlanacak kaynaklara sahip olmaları sayesinde operasyonel esnekliğin sağlanması anlamına gelmektedir. Bu yolla ABS, yeni yapılar ile ilgili hizmetlerle, özellikle gaz taşıyıcıları ve yeni yakıt çözümleri kullanan gemiler gibi teknik tonajlarda ve aynı zamanda dünyanın önde gelen gemi sahiplerinin bazılarının uyumlu ve mümkün olduğunca verimli kalmasına yardımcı olarak küresel anlamda rekabetçi bir pozisyonu koruyabilmektedir”.

DİJİTAL TEKNOLOJİLER

Dijital teknolojilerin geleceği güçlendireceğini belirten ABS Türkiye & Hazar Bölgesi Direktörü Seyfettin Tatlı, “ABS zaten bu alanda yeni hizmetler sunuyor ve örnek teşkil ediyor. Çığır açan girişimler listemiz, işlemleri basitleştirmek ve operasyonel verimliliği artırmak için dijital teknolojinin kullanımını, farklı denizcilik sektörlerine uygun alternatif yakıtların ve yeni enerji kaynaklarının araştırılmasını ve deniz ticaretindeki büyüme ve düzenleme hedeflerinin yeni gemi tasarımı üzerindeki etkilerini ve bu faktörlerin birbirlerini nasıl ilişkilendirdiğini ve karşılıklı olarak nasıl etkilediklerini daha iyi anlaşılmasını içermektedir. Ek olarak sertifikasyon, değerlendirme ve doğrulama faaliyetlerimize yeni teknolojileri dahil etmeye devam ediyoruz” dedi.

Seyfettin Tatlı şöyle devam etti: “Konseptten kodlamaya, tasarımdan geliştirmeye, soyutlamadan uygulamaya kadar, bizim için dijital çağ, çok çeşitli insanların uzmanlık ve yenilikçi hayallerinin geleceğe kapı açtığı işbirliğiyle işaretlenmiştir. Bu işbirliği, diğer teknoloji odaklı çalışmaların yanı sıra, daha fazla güvenlik, daha akıllı risk ve güvenilirlik çözümleri, daha iyi operasyonel verimlilik, daha iyi varlık yönetimi, sürekli kişisel gelişim ve uygulanabilir çevresel sürdürülebilirlik ile ilgili zorlukların üstesinden gelmek için geleneksel pozisyon, yer ve platform engellerinin ötesine uzanıyor.

ABS'in dijital stratejisinin nihai hedefi, sensör donanımlı gemilerin yerleşik ekipmanının performansını ve sağlığını rapor ettiği, mal sahibinin ve ABS'in bileşenlerin veya sistemin ne zaman servis veya değiştirme gerektirdiğini doğru bir şekilde tahmin etmelerini sağlayan Koşul-Tabanlı-Sınıf' olarak

GELENEKSEL ÖZLEM YEMEĞİ'NİN 117.'Sİ GERÇEKLEŞTİ

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyeleri, 117 yıldır kesintisiz devam eden ve geleneksel hale gelen "Özlem Yemeği"nde buluştu.



Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 117 yıldır kesintisiz devam eden ve geleneksel hale gelen, Özlem

Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgüt'in ev sahipliğinde düzenlenen geceye; İMEAK Deniz



olmak üzere sektörün önde gelen temsilcileri ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyeleri katıldı.



Yemeği 03 Aralık 2019 Salı günü İstanbul Karaköy Sardunya Restoran'da üyelerin yoğun katılımı ile yapıldı. Vapur

Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başta

Bu özel gece Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgüt'in açılış konuşması ile başladı.

Geceye katılan ve geleneksel hale getirilen bu özel güne katılan herkese hoş geldiniz diyen Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgüt, 118. Özlem Yemeği'nde de yine bir arada olmak dileğinde bulundu.

Gece, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın konuşmaları ile devam etti. Coşku içinde geç saatlere kadar süren gecede üyeler, 118. yıl "Özlem Yemeği"nde, yine bir arada ve beraber olabilmeyi arzu ederek keyifli bir akşam geçirdi.

PORT AKDENİZ'DE HORTUM TATBİKATI

Port Akdeniz, AFAD koordinasyonu ile “Türkiye Afet Müdahale Planı” kapsamında olumsuz hava şartlarına karşı “Acil Durum Müdahale Tatbikati” gerçekleştirdi.



Port Akdeniz’de son dönemde Antalya açıklarında daha sık görülmeye başlayan hortum riskine karşı tatbikat düzenlendi. Düzenlenen tatbikata, Antalya Vali Yardımcısı Atıf Çiçekli, Deniz Limanı Mülki İdari Amiri Konyaaltı Kaymakamı Kamil Köten, Antalya Gümrük Müdürü Mehmet Keske ve Antalya Liman Başkanı Mustafa Yılmaz da bizzat katılım sağladı.

11 Aralık Çarşamba günü AFAD koordinasyonu ve Antalya İl Afet

ve Acil Durum Müdürlüğü (AFAD), UMKE, Antalya Liman Başkanlığı, Antalya Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Dairesi Başkanlığı, Antalya İl Emniyet Müdürlüğü, Türk Telekom Antalya İl Müdürlüğü, Akdeniz Elektrik Dağıtım A.Ş. Antalya Bölge Müdürlüğü, Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü, Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü, Antalya Aile Çalışma ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü, Antalya Büyükşehir Belediyesi Mezarlıklar Şube

Müdürlüğü ve Antalya Defterdarlığı katılımı ile düzenlenen “Acil Durum Müdahale Tatbikati” toplam iki saat sürdü. Senaryo gereği mendireğin önünden limana giren hortum, bir numaralı rıhtımda bulunan liman vincini devirerek sürükledi, sürüklenen vinçte akaryakıt sızıntısına bağlı olarak yangın meydana geldi. Yine aynı hortum devamında yönetim binasından geçerek bina içerisindeki çalışanların yaralanmasına sebep oldu.

Port Akdeniz Acil Müdahale Eylem Planı devreye sokularak gerek liman bünyesinde görevli acil müdahale ekiplerinden, gerekse acil durum destek kuruluşlarından yardım alınarak senaryonun gerektirdiği müdahaleler ortaklaşa yapıldı. Olası bir fırtına-hortum anında yapılması gerekenler canlandırılarak meydana gelebilecek zararı en aza indirebilecek bilgi, beceri ve iletişim koordinasyonunu arttırmayı amaçlayan tatbikat, katılım sağlayan tüm kurum ve kuruluşlar tarafından yapılan genel değerlendirmelerin ardından son buldu.





DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden

GLOBAL PORTS HOLDİNG'DEN ASYA'DA İKİNCİ KRUVAZİYER LİMANI

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, Asya'da en çok ziyaret edilen 5 ülkeden biri olan Vietnam'daki Ha Long Uluslararası Kruvaziyer Limanı'nın 15 yıl işletilmesine yönelik anlaşma imzaladı.

GPH'nın Singapur'dan sonra Asya'daki ikinci noktası olacak liman 2019 yılında 75 bin yolcu ağırlarken, dünyanın en önemli destinasyonlarından biri haline geliyor. Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, liman ağlarını bütün kıtalarda kruvaziyer turizminin yoğun olduğu destinasyonlara genişletmeyi istediklerini söyleyerek, "Akdeniz'de kaçırdığımız bir gemiyi Uzakdoğu'da, orada kaçırdığımız gemiyi Amerika'da yakalayacak yapıyı kuruyoruz" dedi.

Global Ports Holding CEO'su Emre Sayın; Ha Long Uluslararası Kruvaziyer Limanı'nın Asya'daki büyüme beklentileri için önemli bir adım olacağını belirtti. Sayın, bu limanı, bölgedeki lider liman haline getirmeyi hedeflediklerine işaret etti. Global Yatırım Holding iştiraki olan ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH) bir yandan Karayipler'deki operasyonlarını sürdürürken, diğer yandan Asya'da faaliyetlerini artırıyor. Global Ports Holding, Vietnam Ha Long Bay'de bulunan Ha Long Uluslararası Kruvaziyer Limanı'nın 15 yıl işletilmesine yönelik olarak Ha Long Sun Limited Liability Company ile anlaşma imzaladı. GPH'nın portföyü, limanın işletmesinin devralınmasının ardından 12 ülke ve 2'si ticari olmak üzere 20 limana ulaşacak.

Asya'da kruvaziyer turizmi açısından en yoğun ilk 5 ülke arasında yer alan Vietnam, 2018 yılında toplam 490 kruvaziyer seferine ev sahipliği yaptı. Geçen yıl sonunda 44 milyon dolarlık yatırım ile faaliyete geçen HaLong Uluslararası Kruvaziyer Limanı dünyanın en büyük yolcu gemilerinin yanaşmasına imkan sağlayan altyapıya sahip. Bu yıl toplam 75 binin üstünde yolcuyu ağırlaması öngörülen limanın 2020 yılında yolcu sayısının 100 bini aşması bekleniyor.



CERMET COATED PISTON RINGS

elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul

Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)

Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN 65. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası bu yıl 11.'sini düzenlediği Gemi Mühendisliği Haftası 2019 etkinliklerinin içerisinde 65. kuruluş yıl dönümünü 14 Aralık 2019 tarihinde Titanic Business Otel'de kutladı.



Geceye, 65. Hükümetin Başbakanı ve İzmir Milletvekili, GMO Üyesi Binali Yıldırım, 65. Hükümetin UDH Bakanı ve Kars Milletvekili, GMO Üyesi, Ahmet Arslan, İstanbul Milletvekili, GMO Üyesi Şamil Ayrım, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Müşaviri Hızırreis Deniz,



Kurulu Başkanı Cem Seven, Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Yönetim Kurulu Başkanı ve GMO üyesi Şükrü Fazıl Uzun, TMMOB GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu başta olmak üzere iman



denizlere verilen önem; Selçuklu döneminde kurulan Alanya, İzmir ve Sinop tersanelerimizle başlayarak, dünya üzerinde hala faaliyetini sürdüren tek tersane unvanına sahip, 11 Aralık 1455 yılında kurulmuş Tersane-i Amire (Bugünkü ismi Haliç Tersanesi) ile devam etti. Tarih



MSB Tersaneler Genel Müdürü, GMO Üyesi Dündar Talaz, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü ve GMO üyesi Salim Özpak, ICAO Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi Suat Hayri Aka, Piri Reis Üniversitesi Rektörü ve GMO üyesi Prof. Dr. Oral Erdoğan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, TÜDEMSAŞ Genel Müdürü Mehmet Başoğlu, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Yönetim



başkanları, dekanlar, sektörün ileri gelenleri, GMO üyeleri ve aileleri katıldı.

Gece, GMO Yönetim Kurulu Başkanı Salih Bostancı'nın açılış konuşması ile başladı. Bostancı geceye katılım gösterenlere teşekkür ettikten sonra denizciliğin her zaman medeniyetin simgesi olduğunu ifade ederek, denizciliğin gelişmesinin tersanecilik ve gemi yapım faaliyetleri ile olduğunu ve olmaya devam ettiğini vurguladı. Bostancı, "Yaşadığımız coğrafyada



boyunca tasarladığı ve ürettiği gemiler sayesinde güçlü donanmalar ve büyük devletler kurulmasını sağlayan gemi mühendisleri, aslında tarih sahnesinde bilinmeyen gizli birer kahramandır" dedi.

Bostancı; göreve geldikleri günden beri Gemi Mühendisleri Odası'na desteklerini esirgemeyen Gemi Mühendisliği Haftası'na sponsor olarak destek olan tüm kurum ve kuruluşlara Gemi Mühendisleri Odası 46. Dönem



Yönetim Kurulu adına teşekkürlerini ilettiler. 65. Hükümetin UDH Bakanı ve Kars Milletvekili, GMO Üyesi Ahmet Arslan ise, "GMO gecesinde bulunmaktan duyduğu memnuniyeti belirterek sözü 65. Hükümetin Başbakanı ve İzmir Milletvekili, GMO Üyesi Binali Yıldırım'a bıraktı. Bu arada Salih Bostancı Ahmet Arslan'a 65. yıl dönümü anısına hediyesini takdim etti.

"DENİZLERE HAKİM OLAN CİHANA HAKİM OLUR"

Kürsüye gelen Binali Yıldırım, "65. Kuruluş yıldönümünde çok değerli meslektaşlarımla denizci dostlarımla, sizler ile bir arada olmaktan büyük bir bahtiyarlık duyuyor, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum" diyerek konuşmasına başladı. Yıldırım; 65 yıl önce ilk mühendislik meslek odası olarak kurulan Gemi Mühendisleri Odası'na o günden bugüne hizmet eden, bugün aramızda olmayan meslek büyüklerine Allah'tan rahmet diledi. Binali Yıldırım; "Halen devam eden ülkemizin kalkınması, büyümesi ve denizciliğimizin gelişmesi için akıl teri, alın teri döken bütün meslektaşlarıma başarılar diyorum" diyerek konuşmasına şöyle devam etti: "Denizcilik küresel bir meslektir. Barbaros Hayrettin Paşa'nın sözü hep kulağımızdadır. 'Denizlere hakim olan cihana hakim olur' Denizcilik olmazsa insanların yarısı açlıktan, yarısı da susuzluktan ölür; çünkü 20 trilyonluk küresel ticaretin %89'u deniz yolu ile yapılıyor. Deniz ile yapılan bu ticareti gerçekleştirecek olan gemilere ihtiyaç var. Gemileri kim yapıyor? Gemileri de bizim meslektaşlarımız yapıyor. Mesleğimizin, insanlık için ne kadar önemli olduğunu sizler ile paylaşmak isterim. Bizlerin her zaman gurur duyacağımız bir meslek mensubu, gemi inşa mühendisi olduğumuzdur" diyerek, tüm misafirlere teşekkürleri sunarak konuşmasını bitirdi.

Açılış konuşmalarının ardından GMO Başkanı Salih Bostancı; 65. Hükümetin Başbakanı ve İzmir Milletvekili, GMO Üyesi Binali Yıldırım'a, 65. yıldönümü anısına hediyesini verdi. Gecede meslekte 60., 50., 40. ve 25. yılını dolduran üyelere de plaketleri takdim edildi. Ardından Gemi Mühendisliği Haftası etkinliklerine sponsor olan firmalara plaketleri verildi. Plaket töreni sonrasında, gelenekselleşen piyango çekilişi yapılarak, kazananlara hediyeleri verildi.



Key Benefits:

- Cylinder oil Flexibility
- Lower feed rate & reduced deposits
- Continuously renewed system oil
- Cold Corrosion can be reduced by higher BN

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul

Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)

Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

TÜRK LOYDU: SAVUNMA SANAYİ HİZMETLERİNDE LİDER KURULUŞ

Türk Loydu savunma sanayi alanında 1996 yılından bugüne kadar ulusal ve uluslararası alanda 150'ye yakın askeri projenin içinde yer aldı.

Türk Loydu; 1996 yılında hizmete alınan TCG Yarbay Kudret Güngör Gemisi'nin klaslanması ile başlayan, teslim edildiğinde Türkiye'nin en büyük savaş gemisi olacak olan TCG Anadolu'ya kadar uzanan serüvende ülkemizin gurur kaynağı olarak kabul edilen 150'ye yakın ulusal ve uluslararası birçok askeri projenin içerisinde yer aldı. Bugün gelinen noktada Türk askeri gemileri büyük bir gurur kaynağı olarak diğer ülkelerde de büyük rağbet görmektedir. Türkiye'de gelişen askeri gemi inşası ve ortaya çıkan modern askeri gemiler Türkiye'nin bu konuda ilgi odağı olmasını sağlamaktadır. Bu sayede Türk tersanelerinin, Türk dizaynerlerin ve Türk Loydu'nun müttefik ülkeler için hizmet verme potansiyeli yaratıldı. Tüm bu gelişmeler ise Türk Loydu'nun askeri gemiler konusundaki bilgi ve tecrübesinin hem ulusal, hem de uluslararası alanda artmasını sağladı.

Ülkemizde ve birçok ülkede askeri gemilerde yeni inşa sürecinde klas belgesi alınmakta ancak devamında ticari gemilerde olduğu gibi yıllık klas kontrolleri yapılmamaktadır. Günümüzde artık bazı donanmalar bu süreçte verimliliği ve güvenliği artırmak için bağımsız ve tarafsız denetim uygulamalarına geçmiş bulunmaktadır.

Bu denetimler ticari gemi denetimlerinden farklı olarak, askeri gemilerin güvenliği ile ilgili kritik öneme haiz kontrollerin periyodik olarak yapılması şeklinde ilerlemektedir. Teknoloji ilerledikçe ve geliştikçe, donanmamızın da ileride böyle bir uygulamaya geçmesi kaçınılmazdır. Kontrol ve gözetleme alanlarında güvenilecek kurum olarak milli klaslama kuruluşumuz Türk Loydu'nun

seçilmesinin çok doğru bir karar olduğu ortadadır.

Türk savunma sanayi tarafından Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlıkları ile dost ve müttefik ülkelerin deniz kuvvetleri için inşa edilen askeri gemilerin dizayn ve inşa kontrolünü, malzeme ürün sertifikasyonunu gerçekleştiren Türk Loydu; 1990'lı yıllardan itibaren başlayan ve Türkiye'nin savunma sanayi kapasitesi ile kabiliyetinin gelişmesine öncülük etti. Kuruluş; TCG Yrb. Kudret Güngör, MİLGEM, Yeni Tip Karakol Botları, Süratli Amfibi Gemi (LCT), TCG Bayraktar, TCG Sancaktar, TCG Işın, TCG Akın, TCG Alemdar ve yapımı devam eden TCG Anadolu gibi Türk donanmasının gurur kaynağı olan birçok ulusal projede yer aldı.

Türk Loydu savunma sanayi projelerindeki başarılarını sadece ulusal değil, uluslararası arenada da Türkmenistan, Pakistan ve Katar gibi ülkelerde yürüttüğü projelerle de gösteriyor.

Bu kapsamda Katar İçişleri Bakanlığı için içerisinde Ares Tersanesi tarafından inşa edilen dünyanın en hızlı açık deniz karakol gemisi Hercules 150'nin de bulunduğu 2 adet açık deniz karakol gemisi, 24 ve 34 metre boyutlarında 15 adet karakol botu, Türkmenistan Deniz Kuvvetleri için ise 10 adet Sahil Güvenlik Botu, 10 adet Ani Müdahale Botu, 6 adet hızlı müdahale botu, 1 adet Hidrografik Sismik Gemi, 2 adet römorkör, 1 adet LCVP projesinin klaslama çalışmaları Türk Loydu tarafından başarıyla tamamlandı. Ayrıca ASFAT ile Pakistan Savunma Üretimi Bakanlığı arasında inşa sözleşmesi

imzalanan 4 adet MİLGEM tipi korvetin klaslama faaliyetleri Türk Loydu tarafından gerçekleştirilecek.

Türk Loydu, askeri gemi projeleri ile elde ettiği bilgi birikimi ve tecrübe doğrultusunda askeri gemi klaslamasına yönelik mevcut kurallarını geliştirmekle birlikte, uluslararası alanda askeri gemilerin denizde emniyetini sağlamak, deniz kirliliğini önlemeye yönelik geliştirilen standartları takip etmek amacıyla Naval Ship Classification Association" (NSCA)'ya üyeliğinin yanı sıra; IMO'nun askeri muadili olan ve bugünkü temel amacı üye donanmalar ve klas kuruluşlarının katkılarıyla SOLAS'ın askeri uyarlaması Naval Ship Code'un oluşumu olan International Naval Safety Association (INSA)'ya üyedir. Türk Loydu; INSA'yı yönetecek olan kritik öneme sahip konseyde yer alabilen dört kuruluşun biri olup çalışma gruplarında aktif görevler alarak başarılı duruşu ile dikkat çekmektedir.

NSCA (Naval Ship Classification Association) Uluslararası Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği'nin 14 Ekim 2019 tarihinde Almanya'da gerçekleşen genel kurul toplantısında Türk Loydu bu dönem için başkan yardımcılığına, bir sonraki dönemde de başkanlık görevine seçilmiştir. Türk Loydu 2004'de katıldığı NSCA'nın aktif bir üyesi olup çalışma gruplarına ve geliştirilen askeri gemi kurallarına önemli katkılar sağlamaktadır. Bugün gelinen noktada ARGE çalışmalarında büyük girişimlerde bulun Türk Loydu; hem inovatif bir sektör olan savunma sanayi işbirliğini en üst düzeye çıkarmak, hem de ilkleri başarmak isteyen sanayici ve üreticilerle işbirliği yapabilmek için atılımlarına devam etmektedir.

BORA KAPTAN'IN ÇOCUKLARI İÇİN KAMPANYA

İTÜ DEFAV, üzücü bir şekilde aramızdan ayrılan Kaptan Bora Ekşi'nin çocukları için "eğitim bağı" başlattı.



Hint Okyanusu'nda gemide iken üzücü bir şekilde aramızdan ayrılan Kaptan Bora Ekşi'nin çocukları için "eğitim bağı" kampanyası

başlatıldı. İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları (YDO) Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) tarafından başlatılan kampanyaya katılmak isteyenlerin aşağıdaki hesap numarasına "Bora Kaptan'ın çocuklarının eğitim masrafı için bağıdır" notuyla birlikte bağışlarını gönderebilecekleri bildirildi.

Vakıftan yapılan açıklamada, "Devamlı ve düzenli ödeme yapmak isteyen kişi ve kurumlar için kredi kartı kullanmak isteyenlerin" ise +90 216 447 44 90 ve 91 numaralı telefondan iletişime geçmeleri istendi. Toplanan bağışların vakıf tarafından Bora Kaptan'ın çocuklarının eğitim masrafı için harcanacağı belirtilen açıklamada, bağışçılara düzenli bilgi verileceğinin altı çizildi.

Hesap Numarası

Garanti Bankası Tuzla Sahip Şubesi

Şube kodu 1022 Hesap 6296465

Iban TR04 0006 2001 0220 0006 2964 65

Kaptan Bora Ekşi'nin arkadaşları ve aile dostları da bir kampanya başlattı: "Sevgili Kardeşimiz Bora'yı vahşi bir cinayet sonucu kaybettik. O da her birimiz gibi çocuklarına daha iyi bir gelecek sunabilmek için evinden ayrı, uzak denizlerde çalışıyordu. Kardeşimiz hepimizin de iyi bildiği gibi, kifayetsiz, eğitimsiz, denizciliğin asgari gereklerinden dahi nasibini almamış, sırf birilerinin yakını olduğu için gemilerde iş bulan lümpen bir caninin kurbanı oldu. Onun yokluğunda ailesinin yaşayacağı manevi boşluğu doldurmak imkansız. Ancak Bora'nın bizlere emaneti olan çocuklarının geleceği için en azından maddi bir katkıda bulunabiliriz. Sevgili Bora; Sen, ailen, çocukların, arkadaşların ve meslektaşların için çok şey yaptın. Şimdi sıra bizde,

Ziraat Bankası

Sancaktepe Şubesi/ Hesap No: 19908919966350011

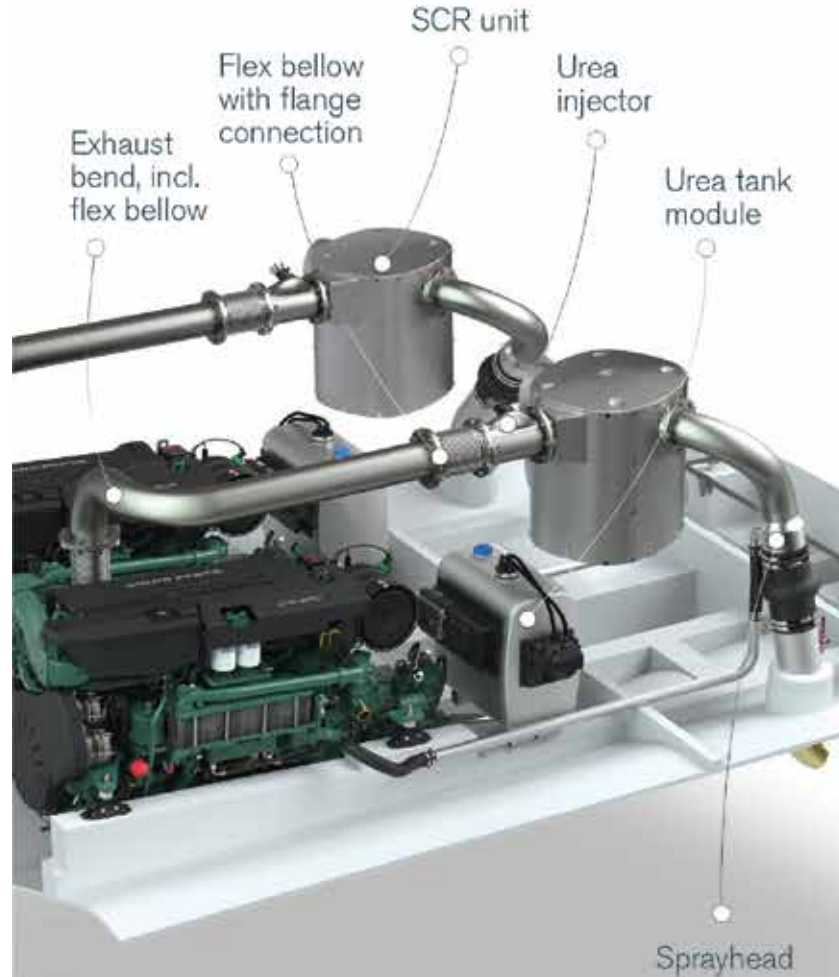
Iban: TR22 0001 0019 9089 1996 6350 01

Tatiana Levitskaya Ekshi

NOT: Hesap açıklamasına sadece gönderen kişilerin adlarını yazmaları rica olunur.

Bora Ekşi'nin okul arkadaşları ve aile dostları

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

Volvo Group Otomotiv Tic. Ltd. Şti.

Fatih Sultan Mehmet Mah., Balkan Cad No:47, Casper Plaza, 34771

Ümraniye-Istanbul Tel: 0 216 655 75 00

KOSDER ÜYELERİ'NDEN YILIN SON YEMEĞİ

'KOSDER Üye Buluşmaları' başlığı altında düzenlenen organizasyon, Le Vapeur Magique gemisinde gerçekleştirildi. Dernek üyeleri "Le Vapeur Magique"nin ilk seferinde İstanbul Boğazı gezisi yapıp 2020 yılının beklentileri konusunda görüşlerini sundular.



Hüseyin Kocabaş

Yoğun katılımın olduğu yemekte ilk konuşmayı Hüseyin Tanrıverdi yaptı. Tekstilci olan Tanrıverdi, Le Vapeur Magique (LVM) gemisinin yapımına 5 yıl önce turizm amaçlı kullanmayı düşünerek başladıklarını belirtti. İhtiyacı keşfedenin ilişkileri yöneteceğini gördüğünü ifade eden Tanrıverdi, şöyle devam etti: "Boğazda turistlere yönelik alışveriş günleri düzenleyeceğimizi düşünürken insanların instagramda selfie çılgınlığını görerek bu vapurla neler yapabileceğimizi düşündük. Kendi mecramızdan çıkıp turizm mecrasına girdik. Devlet büyüklerimizle konuyu görüştük. Sarayburnu Limanı'nda İstanbul'un, Türkiye'nin tanıtımını nasıl yapabiliriz diye düşündük. Kreatif bir ajansla çalıştık. Alt katta konuyla ilgili bir resim sergisi oluşturduk. İş adamlarımızın bu gemiyi her zaman kullanabilecekleri, eventler düzenleyebilecekleri bir yer haline getirdik."

Hüseyin Tanrıverdi'nin konuşmasının ardından söz alan KOSDER Başkanı Hüseyin Kocabaş, menfur bir saldırıya uğrayan Kaptan Bora Ekşi'nin başına gelenlerden camia olarak üzüntü duyduklarını ifade ederek sözlerine başladı. KOSDER üye buluşmaları kapsamında düzenlenen davete



Salih Zeki Çakır Bey

gelenlere teşekkürlerini sunan Kocabaş, sözlerine şöyle devam etti: "Bize ev sahipliği yapan Sayın Salih Zeki Çakır Bey'e ve Hüseyin Bey'e çok teşekkür ediyorum. Dünya denizcilik sektöründe söz sahibi olmak ve nitelikli gemi insanlarını denizlere kazandırmak küresel ticarete belirleyici ülke olmak adına büyük önem arz etmektedir. Halihazırda jeopolitik konumu itibarıyla bölgesinde önemli rol üstlenen Türkiye'nin global pazarlarda da aynı ivmeyi yakalaması sektörün yenilenmesini ve gelişmesini mecbur kılmaktadır. Ekonomi ve teknoloji alanında gelişmelerde ciddi bir başa sahip olan denizcilik sektörü küreselleşme, küreselleşmeyle birlikte sivil toplum olgusunu da kapsama altına almıştır. Bu noktadan hareketle yola çıkan Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği KOSDER, denizciliğin bir STK olması sorumluluğuyla ve siz değerli üyelerinden aldığı destekle 2014 yılından beri sürdürmektedir." Değişen denizcilik sektörü içerisinde saygın bir konumda olduklarını söyleyen Kocabaş, KOSDER'in, bilime, bilgilenme ve değer katma amacıyla Türk denizciliğine hizmet etmeye devam edeceğini dile getirerek sözlerine son verdi. Hüseyin Kocabaş'ın konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis



Hüseyin Tanrıverdi

Başkanı Salih Zeki Çakır söz aldı. KOSDER'in kuruluşundan beri çok kez bir araya geldiklerini belirten Kapt. Çakır bu akşamın atmosferinin ise çok farklı olduğunu söyledi. Toplantının gemide olma fikrinin üyeler tarafından büyük teveccüh aldığı altını çizen Salih Zeki Çakır "Biz DTO seçimlerinden sonra yönetim olarak bu konunun daha fazla üzerine giderek üyelerimize ve sektörümüze söz verdiğimiz gibi çözmeye gayret ediyoruz. Sayın Bakanımız Mustafa Varank Bey'le geçen bir ödül gecesinde beraberdim. Sayın Bakan bu konuda olumlu bir yola girdiğimizi ve gelişmeleri DTO ile beraber kamuoyu ile paylaşacağını ilettiler. Denizcilikte 2020 sonrası, hem düşük sülfür hem teknolojik yatırımlar hem de ticaret savaşları açısından farklı bir yere evirildi. Navlun piyasasında kendi üyelerimiz arasında çok ciddi bir bilgi paylaşımı olmalıdır ki yeni yatırımlar olabilsin. Buradaki altın kural dayanışmadır, paylaşımcı olmaktır. Eğer bunları yaparsak ciddi mesafeler kat edebiliriz. Hem DTO olarak hem de KOSDER armatörleri olarak hepimize çok önemli sorumluluklar düşüyor ve bu sorumluluklarımızı yerine getirmeliyiz" dedi ve yeni yılın hem sektöre hem ülkemize güzellikler getirmesini dileyerek yemeğe geçildi.

SOCAR YENİ UYGULAMAYA HAZIR

SOCAR MARINE, IMO'nun 1 Ocak itibarıyla yüzde 0,50 küresel kükürt üst sınırı uygulama kararına hazır olduğunu bildirdi.



IMO tarafından 1 Ocak itibarıyla yüzde 0,50 küresel kükürt üst sınırının uygulama kararı alınması, denizcilik ve yakıt piyasalarında yeni bir dönemi başlatırken, SOCAR

Türkiye'nin denizcilik yakıtı pazarında faaliyetini sürdüren SOCAR MARINE, şimdiye kadar 110 VLSFO ikmali problemsiz olarak gerçekleştirdi. Bu yeni düzenlemeye tam olarak hazır

durumda bulunan SOCAR MARINE, lojistik hazırlıklar kapsamında barge taşıma kapasitesini 12 bin DWT'ye ve depolama kapasitesini 100 bin MT'ye çıkardı. Bu kapsamda, VLSFO, scrubber'lı gemiler için HSFO ve deniz motorin tedarikini artırarak sürdürecek ve müşterilerinin ihtiyaçlarını kalite ve güven ilkeleriyle karşılamaya devam edecek. SOCAR MARINE, Ekim 2019 tarihi itibarıyla ilk VLSFO ürününü temin etti ve kasım, aralık aylarında tam kapasite tedarike başladı. Şimdiye kadar toplam 110 adet VLSFO ikmali problemsiz olarak tam memnuniyet ile gerçekleştirdi.



820 Ton Travel Lift



Akdeniz Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Adres : Yumurtalık Serbest Bölge Ceyhan – ADANA

Telefon : +90 322 634 22 25 - 26 - 27- 28 - 29

Fax : +90 322 634 22 30

E-Posta : nmetina@akdenizshipyard.com

2019'DAN 2020'YE...



EMRE ELDENER *

Lojistik sektörü olarak zorlu fakat geleceğe dair yeni adımların atıldığı bir yılı geride bıraktık. 2019 yılını bazı rakamlarla ve gelişmelerle değerlendirmek isterim. Sektörümüzün, ülke GSYH rakamı içerisinde yaklaşık yüzde 12 oranında pay sahibi olduğuna biliyoruz. GSYH, 2018 yıl sonunda bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 19 arttı ve 3 trilyon 700 milyar 989 milyon TL olarak gerçekleşti. Söz konusu büyüklük içerisinde yüzde 12 paya sahip olduğuna değerlendirilen lojistik sektörünün 2018 yıl sonunda büyüklüğü yaklaşık 444 milyar TL'yi buldu. Bu büyüklüğe doğrudan lojistik hizmet sağlayan firmalarla, dış ticaret/üretim firmalarının kendi bünyelerinde gerçekleştirdikleri lojistik faaliyetlerin yarı yarıya oranda katkı yaptıkları tahmin edilmektedir.

Lojistik sektörünün 2019 yılı sonundaki büyüme performansının Türkiye'nin GSYH gelişiminden farklı olmayacağı değerlendirilmektedir. Dünya Bankası'nın Kasım ayında yayınladığı Türkiye Ekonomi Monitörü'nde 2019 yılı için Türkiye GSYH'sinde büyüme olmayacağı tahmini yer almaktadır. Bu tablo her ne kadar iç açıcı olmasa da, lojistik sektörünün GSYH paralelinde gösterdiği büyüme performansını TÜİK tarafından 2019 yıl GSYH verileri açıklandığında daha net görebileceğiz. Lojistik sektörünü taşıma modları ayırımıyla değerlendirdiğimizde ise değer

ve ağırlık bazında yıllardır olduğu gibi denizyolunun en yüksek paya sahip olduğunu görüyoruz. Bu kapsamda 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda değer bazında ithalatta denizyolunun payı %65, karayolunun payı %19, havayolunun payı %15 ve demiryolunun payı ise %0,80'dir.

İhracat taşımalarında ise denizyolunun payı %62, karayolunun payı %29, havayolunun payı %8 ve demiryolunun payı ise %0,58'dir. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ağırlık bazında ise ithalatta denizyolu %95, karayolu %4, demiryolu ise %0,53'lük orana sahiptir. Havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı oldukça az olup %0,05'lik bir orana tekabül etmektedir. İhracat taşımalarında ise denizyolu %80, karayolu %19, demiryolu ve havayolu ise %1'in altında paya sahiptir.

2019 yılını geride bırakırken, sektörü etkileyen gelişmeleri de sizlerle paylaşmak isterim. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında taşımacılık koridorlarından ülkemizin daha büyük paylar almasına yönelik çalışmalar, sektörümüz açısından önem arz eden gelişmelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gelişmeye paralel olarak demiryolu taşımacılığının payının ve dolayısıyla limanlarımız üzerinden geçecek transit yüklerin de artması söz konusu olacaktır. Bu sebeple ülkemizin doğu-batı eksenini üzerinden kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılmasını sağlayacak altyapısal düzenlemelere öncelik verilmeli, transit yüklerin Türkiye üzerinden çevre ülkelere kıyasla daha kısa sürelerde ve daha ekonomik taşınabilmesinin önünü açan mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır. İstanbul Havalimanı ile birlikte ülkemizin konumundan daha etkin yararlanabileceğimiz bir dönem başlamıştır. Türkiye'nin hava kargo taşımacılığında uluslararası çapta aktarma merkezi olması adına hem mevcut kapasite, hem de uzun vadede İstanbul Havalimanı'nın kullanıma

açılacak ek kapasitesi büyük bir avantaj sağlayacaktır.

INTERMODAL TAŞIMACILIĞIN GELİŞTİRİLMESİ ŞART

UTİKAD olarak lojistik sektörünün iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yönündeki çalışmalarımız devam etmektedir. Bu bağlamda biz güvenli, erişilebilir, ekonomik, alternatifleri olan, verimli, hızlı, rekabet edebilir, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, etkin tedarik ve değer zinciri yönetimine dayalı çağdaş hizmetlerin sunulduğu sürdürülebilir bir lojistik sisteminin oluşması için güncel gelişmeleri takip ediyoruz, küresel iyi uygulama örneklerini üyelerimize aktarıyoruz. Bu sistemin oluşturulması noktasında Türkiye'de intermodal taşımacılığın geliştirilmesi kesinlikle şart. Peki, biz bunun için neler yaptık? Kombine Taşımacılık Yönetmelik Taslağı ile ilgili UTİKAD görüşlerini Bakanlığa ileterek, sektörün nihai faydasını hedefledik.

Sektörün güncel sorunlarını, sektörü temsil ettiğimiz her platformda dile getirip çözümü konusunda görüşlerimizi vurgulamaktayız. Bu konulardan biri taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirmek isteyen firmalardan istenen yetki belgeleri konusudur. İstenilen belgelerin ücretlerinin yüksek olması sektörümüz adına olumsuz bir durumdur. Yüksek belge ücretleri çalışma şartlarını ve rekabet ortamını derinden etkilemektedir. Bu konuda itirazlarımızı, gerekçelerimizi her platformda dile getiriyoruz. Elbette belgeli ve güvenilir taşıma yapılmasından tarafız; ancak hem belge sayısının ve çeşitliliğinin azaltılması, hem de belge ücretleri konusunda iyileştirmelerin yapılmasının şart olduğuna inanıyoruz.

2020 yılının ilk köşe yazısında Türk lojistik sektörünün ve değerli paydaşlarının yeni yılını kutlar, huzurlu, barış içinde, sağlıklı ve bol kazançlı bir yıl dilerim...

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



2020...



HENRIK ZEDERKOF *

22-24 Ekim 2019'da İstanbul'da gerçekleşen IBIA yıllık kongresine baktığımda, birçok güzel anı aklıma geliyor ve İstanbul denizcilik ve bunker sektöründeki arkadaşlarımız, üyelerimiz ve meslektaşlarımızın desteğiyle hatırladığım en büyük IBIA kongrelerinden birini gerçekleştirdik. Türk misafirperverliği bir kez daha dünyanın en iyileri arasında olduğunu kanıtladı. Bizlere ev sahipliği yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası'na ve toplantıda IBIA için kilit görev yapan Mustafa Muhtaroglu'na özel teşekkürlerimi sunuyorum. Çırağan Sarayı adeta bir peri masalından çıkmış bir yerdi; ancak diyaloglar ve konuşmacılar masallardan değil, büyüleyici Çırağan Sarayı'nda işimizdeki zorluklardan, fırsatlardan ve yeni gelişmelerden bahsediyorlardı. Hem içerik, hem de misafirperverlik ve mekan açısından her zaman hatırlayacağımız bir toplantı oldu.

Kongremizin zamanlaması endüstrimizdeki büyük değişim açısından harika oldu. Örneğin

2020'den itibaren yeni ve daha çevre dostu ürünlere geçiş gibi... Bu hepimizin etkileneceği bir geçiş olacak, ama aynı zamanda farklı yapıda işletmelere sahip olan sektörümüz için kolay olmayacak. 2019'un son zamanlarına girdiğimiz bu dönemde bu yazıyı yazarken, endüstrinin ve birçok tarafın bu geçiş için iyi donanımlı olduklarından eminim. Elbette en iyi şekilde hazırlansak bile önceki ve küçük değişikliklerde ve geçmişte gördüğümüz gibi sorunlar olacaktır. Ancak başarı kriteri tüm problemlerden kaçınmak değil, bunları hep birlikte çözüp, bunker endüstrisi için yeni bir standart oluşturabiliriz. 2020'nin son iki yıldır ana odağımız olması nedeniyle, pek çok kişi 2020 baharında şu anki yaklaşımımızı ve konsantrasyonumuzu kaybedebileceğimizi düşünebilir, ancak böyle bir şey söz konusu değil.

PEKİ, IBIA İÇİN SIRADA NE VAR?

2020, endüstrimiz için önemli bir adım oldu, ancak sektörlerimizin çevresel izleri gittikçe daha görünmez hale gelen sürdürülebilir bir gelecek yaratmaya ve toplam karbon emisyonlarını 2050 yılına kadar en az %50 oranında azaltmak ve bu yüzyılda en kısa sürede aşamalı olarak kaldırmak için IMO'nun GHG stratejisine aktif destek vererek karbondioksit nötr tabanlı ulaşım sisteminin küresel hedefini desteklemeye devam etmeliyiz.

Bununla birlikte, 2020 yılındaki zorluklarla ilgili şu anda bir çözümümüz bulunmamaktadır; ancak birlikte çalıştığımızda ve hedef - zaman çizelgemiz belli olduğunda, gelişip adapte olabileceğimizi kanıtladık. Dolayısıyla, 2050'ye kadar %50 oranında azaltma hedefi imkansız gibi görünse de, bizim için üstesinden gelmemiz gereken bir iş olacak ve çalışmalara bugün başlıyoruz. Buna ek olarak, yakıt ikmal/bunker için dünya çapında tek tip standartlara, geçerli ve uygulanabilir yönetmelikler için

lobi faaliyetlerine devam edeceğiz ve güven ve şeffaflığı geliştirme çabaları konusunda da önümüzde birçok çalışma bulunmaktadır.

IBIA olarak, geleceğimiz için endüstrimizin gelişiminin doğal bir parçası haline gelecek yeni zorluklarla başa çıkmak için yenilikler yapmalı, kendimizi geliştirmeliyiz. 2020'de IBIA'da yapımızın daha küresel bir şekle dönüşmesi ve coğrafi olarak daha güçlü olma hedefiyle dönüşüme başlayacağız. Bunun daha da fazlası 2020 baharından sonra gelecektir, ancak bir sonraki adımı atmak için, üyelerimizle gelecekte daha fazla çalışmak ve endüstrinin ve elbette IBIA üyelerinin yararına olacak şekilde bilgi ve deneyimlerden faydalanmak üzere IBIA ile bir platform oluşturduğumuz için şahsen oldukça heyecanlıyım. Yetkililer ve devlet kurumları üzerinde yaptığımız çalışmalar, üyelerimiz ve onların ihtiyaçları ve gereksinimleri hakkında konuştuğumuz için her zaman IBIA'nın önemli bir parçası olacaktır. Üyelerin aslında en önemli olarak gördükleri konularda çalıştığımızdan emin olmak için daha yüksek düzeyde katılım gerekmektedir. Ayrıca bu alan IBIA'nın gelişebileceğini gördüğüm bir alandır ve bu yeni organizasyon yapısı bunun gerçekleşmesini sağlamak için geliştirilmiş bir platformdur.

IBIA'nın 2020-2022 dönem başkanı olarak, IBIA'yı yolculuğumuzun bir sonraki seviyesine taşımak için hem heyecanlı, hem de gururluyum ve önceki Başkan Michael Green, yönetim kurulu üyeleri ve IBIA sekreterliğinin etkin çalışmalarıyla IBIA olarak bir sonraki seviyeye geçmeye hazır olduğumuzu ve 2020'ye girdikten sonra bu konudaki zamanlamanın, bir sonraki adımı atmak için en doğru vakit olduğunu düşünüyorum.

*** 2020 IBIA BAŞKANI**



KASIM 2019 YAKIT FİYATLARI

04.12.2019			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	299.000	617.000	675.000
Piraeus	275.000	550.000	625.000
Malta	320.000	557.000	610.000
Novorossissk	284.000	550.000	627.000
Ceuta	330.000	553.000	607.000
Gibraltar	330.000	553.000	607.000
Rotterdam	239.000	496.000	549.000
Fujairah	245.000	557.000	667.000
Singapore	270.000	554.000	570.000
Brent 63.00			

11.12.2019			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	349.000	621.000	700.000
Piraeus	288.000	580.000	641.000
Malta	363.000	574.000	618.000
Novorossissk	300.000	560.000	630.000
Ceuta	382.000	597.000	640.000
Gibraltar	382.000	597.000	640.000
Rotterdam	265.000	501.000	550.000
Fujairah	287.750	580.000	670.000
Singapore	299.000	580.000	589.000
Brent 63.72			

18.12.2019			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	375.000	685.000	720.000
Piraeus	321.000	630.000	650.000
Malta	365.000	635.000	652.000
Novorossissk	325.000	615.000	665.000
Ceuta	366.000	655.000	670.000
Gibraltar	366.000	655.000	670.000
Rotterdam	272.000	565.000	585.000
Fujairah	290.000	635.000	705.000
Singapore	305.000	630.000	634.000
Brent 66.17			

25.12.2019			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	381.000	715.000	755.000
Piraeus	340.000	670.000	684.000
Malta	380.000	685.000	710.000
Novorossissk	325.000	615.000	655.000
Ceuta	375.000	709.000	720.000
Gibraltar	375.000	709.000	720.000
Rotterdam	287.000	564.000	585.000
Fujairah	290.000	710.000	725.000
Singapore	320.000	655.000	656.000
Brent 67.20			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.



ULUÇ KEDME**

Öncelikle yeni yılınızı kutlar ve 2020 senesinin 2019 senesinden daha güzel, sağlık, mutluluk ve ülkemiz adına başarılarla dolu bir yıl olmasını temenni ederiz. Başta sektörümüz olmak üzere ticaretin her alanında, halihazırdaki ve gelecek tatiller sebebi ile en durgun denebilecek dönemin

Yeni yıl...

içerisinde bulunduğumuzu söylememiz doğru olacaktır. Buna ek olarak 2020 senesinde faaliyete geçecek yeni regülasyonları ve ülkelerin büyüme hedeflerinin evvelki senelere kıyasla küçüldüğünü göz önüne alırsak geçiş dönemi diyebileceğimiz ilk çeyrekte, en iyimser tabloda stabil bir seyir beklemekteyiz.

Endekslere baktığımızda son aylarda devam eden düşüşlerin de bunu destekler nitelikte olduğunu gözlemlemekteyiz. Bir aylık ve üç aylık analizlerde Baltık Kuruyük Endeksi'nde %15 (1 aylık) ve %50'ye (3 aylık) yakın düşüş göze çarpmaktadır. Diğer endekslerde de benzeri düşüşlerden söz ederiz.

Demir çelik ve başta Türkiye'de olmak üzere hurda fiyatlarında ise, son haftalarda bir toparlanma dikkat çekmektedir. Brent petrol tarafında da

yükselişin son haftalarda %5 oranını geçtiğini söyleyebiliriz.

Gemi alım-satım piyasalarında da özellikle Handysize ve üzeri tonaj gemilerin fiyatlarına marketin negatif yansıdığını görmekteyiz ve bunun da özellikle daha makul seviyelere gelmesi sebebi ile modern gemilerde el değiştirmelerin fazlaşmasına sebep olduğuna şahit oluyoruz. 20.000 tonaj altı gemilerde ise özellikle spesifik olarak kutu ambar gemi talebinin fazla olması beraberinde 2000 ve üzeri inşaa yıllarda talebi karşılayacak düzeyde gemi azlığından sebep marketin fiyatlara etkisinin yok denecek kadar az olduğunu gözlemlemekteyiz.

Önümüzdeki süreçte özellikle ilk çeyrekte nasıl bir market ile karşılaşacağımızı sebepleri ile daha net değerlendirecek olacağız.

ARALIK 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
GOTIA	178.010	2012	CHINA	BULK	GREEK	23,00
GRAND THALIA	115.429	2011	CHINA	BULK	UK	15,00
MENARO	81.061	2016	CHINA	BULK	NA	22,75
URSULA	61.453	2012	JAPAN	BULK	NA	16,80
IVS AUGUSTA	57.689	2015	PHILIPPINES	BULK	JAPANESE	18,54
TATJANA	56.758	2009	CHINA	BULK	CHINESE	8,80
BIOGRAD	37.729	2010	CHINA	BULK	CHINESE	7,90
SAN SEBASTIAN	32.285	2007	JAPAN	BULK	GREEK	7,85
LOWLANDS ORCHID	176.193	2005	JAPAN	BULK	NA	15,88
BAOXIANG	56.810	2013	CHINA	BULK	CHINESE	11,50
BAOJI	56.734	2013	CHINA	BULK	GREEK	11,60
MS ATLANTIC	33.200	2010	CHINA	BULK	GREEK	5,25
CIELO DI PISA	32.248	2008	JAPAN	BULK	NA	8,00
LODESTAR PRINCESS	31.901	2005	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	6,00
BRAZEN	28.284	2014	JAPAN	BULK	GERMAN	9,50
LAKE HAKONE	28.496	2010	JAPAN	BULK	NA	7,50
AZUL FORTUNA	203.095	2005	JAPAN	BULK	UK	15,80
BULK HARVEST	175.617	2012	CHINA	BULK	NA	19,00
HARVEST FESTIVAL	72.497	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	5,50
IWAGI 515	63.000	2019	JAPAN	BULK	JAPANESE	28,00
GRAND BRIDGE	45.916	1997	KOREA	BULK	CHINESE	4,10
ORIENT TRIBUNE	33.458	2011	KOREA	BULK	GREEK	8,50
DOROTHEA OLDENDORFF	32.929	2009	CHINA	BULK	NA	5,90



GRAIG CARDIFF	34.827	2012	CHINA	BULK	GERMAN	8,70
SHELDUCK	34.467	2012	KOREA	BULK	GREEK	9,50
AARGAU	32.790	2010	JAPAN	BULK	TURKISH	5,80
PRINSESA MAGANDA	28.361	2012	JAPAN	BULK	NA	8,30
LOVELY KLARA	28.186	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	4,50
KM TOKYO	83.483	2010	JAPAN	BULK	GREEK	16,00
LORD	52.504	2004	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	5,34
ERO L	50.457	2003	CHINA	BULK	CHINESE	6,50
MY NY	67.270	2004	JAPAN	CONT.	UK	24,50*
TINA I	67.270	2004	JAPAN	CONT.	UK	24,50*
ROBIN HUNTER	54.278	2010	KOREA	CONT.	HONG KONG	12,00
SIAM FORTUNE	12.440	2011	JAPAN	MPP	TURKISH	*
SIAM SUCCESS	12.427	2010	JAPAN	MPP	TURKISH	*
						12,70*
CFS PACATU	13.872	2004	CHINA	CONT.	NA	2,00
STRAUSS	73.235	2004	KOREA	CONT.	UK	12,30*
VERDI	73.235	2004	KOREA	CONT.	UK	12,30*
SEA STAR	7.732	1995	JAPAN	MPP	CHINESE	1,80
BALTIC WINTER	19.404	2011	CHINA	CONT.	GERMAN	7,00*
PACIFIC WINTER	19.359	2012	CHINA	CONT.	GERMAN	7,00*
ATLANTIC WINTER	19.306	2011	CHINA	CONT.	GERMAN	7,00*
APL SOUTHAMPTON	131.358	2012	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
APL DUBLIN	131.204	2012	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
APL PARIS	131.097	2012	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
APL MEXICO CITY	115.024	2014	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
APL VANCOUVER	115.060	2013	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
APL NEW YORK	108.550	2013	KOREA	CONT.	HONG KONG	*
						380,00*
SYNERGY KEELUNG	50.500	2009	KOREA	CONT.	GREEK	*
SYNERGY OAKLAND	50.500	2009	KOREA	CONT.	GREEK	*
SYNERGY BUSAN	50.500	2009	KOREA	CONT.	GREEK	*
SYNERGY ANTWERP	50.500	2008	KOREA	CONT.	GREEK	*
						40,00*
SINO MACRO	311.168	1999	KOREA	TANKER	NA	20,50
ISKMATI SPIRIT	165.293	2003	KOREA	TANKER	GREEK	19,30
CABO TAMAR	105.778	2004	JAPAN	TANKER	GREEK	17,00
SAKURA EXPRESS	45.718	2004	JAPAN	TANKER	GREEK	11,50
ASHKINI SPIRIT	165.209	2003	KOREA	TANKER	GREEK	19,40
SPEED PIONEER	70.514	2000	JAPAN	TANKER	NA	6,10
NEW LEGEND	47.037	2000	JAPAN	TANKER	CHINESE	8,00
APOSTOLOS A	46.344	1999	KOREA	TANKER	INDIAN	6,70
ANTONIS ANGELICOUSIS	306.286	2000	KOREA	TANKER	FAR EASTERN	24,65
MARAN CALLISTO	299.167	1999	KOREA	TANKER	CHINESE	18,00
JUPITER SUN	115.577	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	28,70
SEAWAYS FRAN	112.118	2001	KOREA	TANKER	GREEK	13,60
HARLEY	44.936	1997	KOREA	TANKER	NA	6,00
CHAMPION TRADER	40.727	1997	ITALY	TANKER	CHINESE	7,25
CHEMBULK NEW YORK	27.186	2002	JAPAN	TANKER	NA	8,00
FATMAWATI	7.527	1996	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	1,60
BRIGHTOIL GEM	319.798	2013	KOREA	TANKER	GREEK	57,40
SINO MACRO	311.168	1999	KOREA	TANKER	NA	20,00
JAG LAKSHITA	147.093	2000	KOREA	TANKER	NA	16,00
VIRGO SUN	115.577	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	26,00
ARISTODIMOS	113.553	2006	KOREA	TANKER	INDONESIAN	21,50*
AMORE MIO	113.553	2006	KOREA	TANKER	INDONESIAN	21,50*
SUSANNE VICTORY	48.309	2000	JAPAN	TANKER	UAE	9,10*
TORM GARONNE	37.178	2004	KOREA	TANKER	NA	9,30*

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuru yük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 360-370	US\$ 370-380	US\$ 380-390
HİNDİSTAN	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385
PAKİSTAN	US\$ 350-360	US\$ 360-370	US\$ 370-380
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 265-275	US\$ 265-275

ARALIK 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
BERGE VINSON	290.160	37.863	1990	BULK	BANGLADESH	395
GEORGIA K	25.369	5.500	2000	BULK	BANGLADESH	370
JINSEI MARU	17.435	15.528	1990	RORO	INDIA	366
BATANGAS BAY 1	1.781	2.769	1996	RORO	BANGLADESH	360
ELITE	23.169	8.477	1978	MPP	BANGLADESH	333
HAI SU 1	8.461	3.760	2002	CONT.	BANGLADESH	396
MARUDAI MEENAKSHI	7.612	3.379	2001	MPP	BANGLADESH	335
HERCULES I	299.700	40.970	1993	TANKER	AS IS SINGAPORE	340
LORENA BR	45.229	10.673	1996	TANKER	AS IS BRAZIL	328
TRUST HONOR	7.088	2.296	1985	TANKER	BANGLADESH	347
PELITA SAMUDERA	6.940	2.283	1985	TANKER	BANGLADESH	347
UNI LUCKY	42.692	9.057	1990	BULK	BANGLADESH	375
NORDIC BOTHNIA	43.706	9.912	1995	BULK	AS IS SINGAPORE	385
ARISTIMO	45.584	8.147	1997	BULK	PAKISTAN	380
EVER DIAMOND	55.515	21.820	1998	CONT.	INDIA	388
SPIRIT OF MANILA	30.554	11.630	2000	CONT.	AS IS SINGAPORE	415
KWANGTUNG	23.683	9.449	1994	MPP	INDIA	360
UNI-AHEAD	15.477	5.129	1997	CONT.	AS IS TAIWAN	338
UNI-ANGEL	15.477	5.129	1997	CONT.	AS IS SINGAPORE	345
FRIO DOLPHIN	8.830	4.964	1989	REEFER	INDIA	340
DESPINA ANDRIANNA	71.637	2.000	2000	TANKER	BANGLADESH	344
ANDROUSSA	47.629	1.995	1995	TANKER	BANGLADESH	380
LADY NOOR	11.538	1.982	1982	TANKER	PAKISTAN	360
KPS SUAT BEY	5.858	1.992	1992	TANKER	INDIA	615
MARINA STAR I	13.089	5.473	1983	CONT.	AS IS SINGAPORE	345
INNOVATOR	12.239	10.900	1987	RORO	AS IS KOREA	389
STARLINK ONE	10.414	5.450	1997	RORO	AS IS BUSAN	341
NAVARINO	147.048	22.520	1994	TANKER	PAKISTAN	380
WINDSOR	46.057	9.453	1996	TANKER	AS IS COLOMBO	405
ORCHIDS	29.990	7.280	1986	TANKER	AS IS COLOMBO	382
TALA	7.313	2.600	1984	TANKER	PAKISTAN	330

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

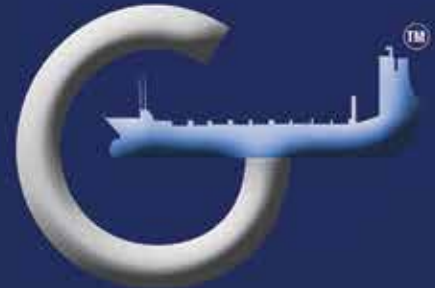


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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.



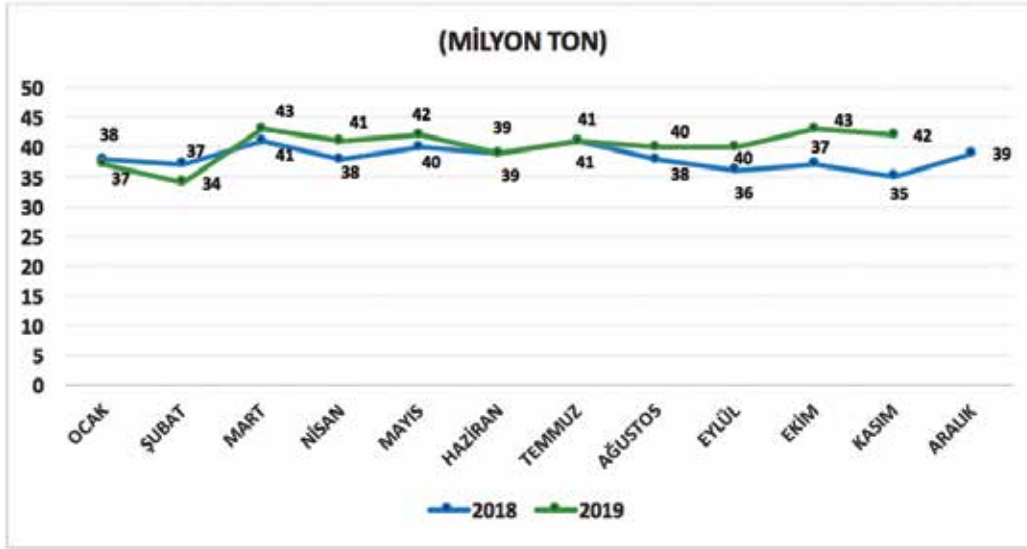
Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 18,12 artış göstererek 41.668.707 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Kasım 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 21,57 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 15,39 artarak 11.332.884 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 25,59 artarak 18.999.848 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 21,57 artarak 30.332.732 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Eylül	2018	9.821.252	15,39%	15.128.767	25,59%	24.950.019	21,57%
	2019	11.332.884		18.999.848		30.332.732	
Ocak - Eylül	2018	99.466.871	22,04%	200.799.720	0,04%	300.266.591	7,33%
	2019	121.386.583		200.887.615		322.274.198	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

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, sıyrıcılar, 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

MostDenizcilikTR

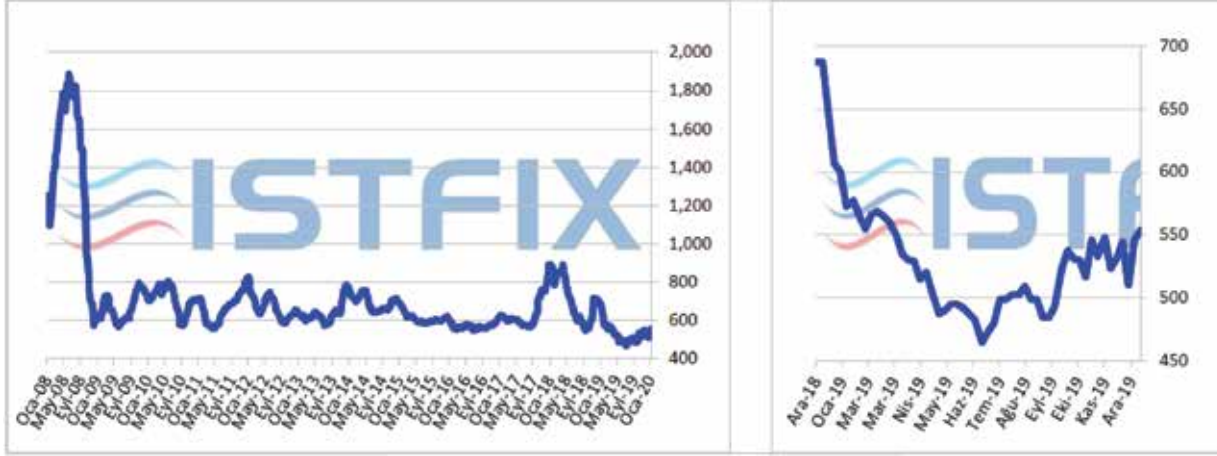
MostDenizcilik

MostDenizcilik

06.01.2020

2. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta yine 7 puanlık mütevazî bir yükseliş kaydetti. Bu artışta Noel ve yeni yıl tatilleri öncesi yüksekte yapılan bağlantıların etkisi oldu. Endeks 546 puandan 554 puana yükseldi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020

ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Geçtiğimiz haftada yeni yıl ve Noel sonrası rahavetin ağırlığı hissedildi ve haber akışları zayıfladı. Önceki hafta Birleşik Devletler Başkanı Donald Trump'ın, Birleşik Devletler ve Çin arasındaki birinci faz anlaşmayı işaret ederek her şeyin artık bürokratik prosedürlere kaldığını söylemesi yıl sonu itibarıyla tüm piyasalara iyimserlik sağladı. Birleşik Krallık parlamentosu, muhafazakar partinin seçim zaferinin ardında Avrupa Birliği ile "boşanma" anlaşmasının ilk taslağını geçen hafta onayladı. Böylelikle ülkenin Avrupa Birliği'nden çıkışı 31 Ocak 2020 olarak kesinleşti. Bu tarihten itibaren 11 aylık geçiş periyodu devreye girecek.

İtalya'daki idare ile ArcelorMittal, eski adıyla Ilva çelik üretim tesisleri hakkındaki anlaşmazlıkların mahkeme "dışında" çözülmesi yönünde mesafe kaydetti. Bir taraftan mahkemenin duruşmayı 31 Ocak tarihine kadar ertelemesi beklenirken diğer taraftan da devam eden yeniden yapılandırma görüşmeleri doğrultusunda fabrikadaki üretimin tekrar başlaması söz konusu olabilir.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta İran gerginliği ile arttı. Batı Teksas tipi ham petrol 63 dolar/varile kadar çıkarken Brent de 68 dolar/varile yükseldi. Bu arada Birleşik Devletler'de faal durumdaki sondaj kulesi sayısı da 18 adet artışla 685'e çıktı ve Şubat 2018'den beri en yüksek seviyeye ulaştı.

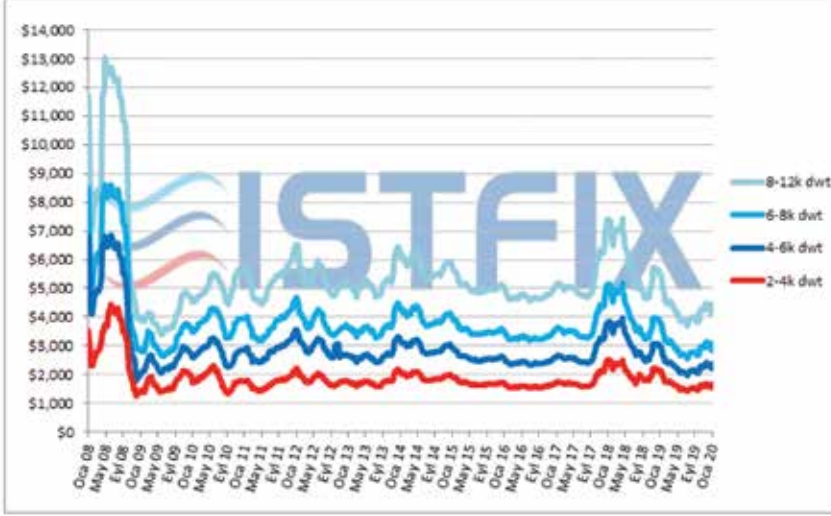
Ukrayna Tahıl Birliği'ne göre ülke 2026 yılı itibarıyla 113 milyon ton yağlı tohum ve tahıl üretmeyi planlıyor. Ukrayna bu sene 98,5 milyon ton tahıl üretebilir. Birliğe göre Ukrayna'nın tahılına olan küresel talep sürecek. Kaldı ki ülke ihracatını ne kadar arttırırsa arttırınsın; ithalatçılar, bu miktarı her sene absorbe edebilmekte. Rusya Magnitogorsk Demir ve Çelik Fabrikası (MMK) şubat ve mart ayı üretimi için sıcak hadde sac (HRC) sipariş kabulünü sonlandırdı. Toplamda fabrika 110 günlük bir üretim kesintisine girecek ve bu dönemde 1,2 milyon tonluk HRC üretimi kaybı söz konusu olacak. Fabrikanın Ocak ve kısmen Şubat ayı üretimleri için siparişler tamamlanmış olsa da Mayıs 2020'ye kadar üretim olmayacağından bu kaybı Türk üreticiler karşılayabilir. Bu arada MMK'nın kesinti haberleri bile Karadeniz sıcak ve soğuk hadde

rulo sac talebinde ve fiyatlarında artışları tetikledi. Bu durumda cevher fiyatlarındaki artış ve Türkiye gibi ithalat piyasalarının gücü de etkili oldu. Piyasadaki FOB Karadeniz fiyatlarının Kasım ayı seviyesinden yüzde 6 ile 7 yükseldiği belirtilmekte. Türk sıcak hadde rulo sac (HRC) ihracatları, Avrupa Birliği'nin (AB) kotalarına rağmen Ocak-Ekim döneminde geçen senenin aynı dönemine göre sadece yüzde 2,5 geriledi. Türkiye ilk on ayda 2,6 milyon ton HRC ihracatı gerçekleştirdi.

Türkiye'nin en çok sıcak hadde rulo sac ihraç ettiği AB ülkeleri sırasıyla İtalya, İspanya ve Portekiz oldu. Buna rağmen bu ülkelerin her birinin talebi yüzde 10 ila 16 düştü. Belçika'ya ihracat yüzde 20 düşüş kaydederken Mısır'a ve Bulgaristan'a yapılan ihracatlar ise arttı. Buna ek olarak, Türk inşaat çeliği ihracatı da yılın ilk 10 ayında yüzde 1,6 düşerek 4,8 milyon tona geriledi. Rulo sac ürününde olduğu gibi Avrupa ülkelerinden kaynaklanan düşüşler, Orta Doğu ve ötesindeki ülkelere gelen kuvvetli taleple karşılandı. Yemen'in ve İsrail'in talepleri sırasıyla yüzde 10 ve yüzde 24 arttı. Singapur'un talebi ise neredeyse iki katına çıktı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,679	2,401	3,109	4,462
Geçen Hafta	1,655	2,366	3,064	4,397
Geçen Ay	1,634	2,337	3,025	4,342
Geçen Yıl	2,119	2,955	3,826	5,491



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Gemi yakıt fiyatlar senenin ilk haftasında ciddi yükselişe devam etti.

	Rotterdam	Gibraltır	Malta	Istanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	485.00	559.00	552.00	587.00
Geçen Hafta	481.00	560.00	540.00	588.50
Değişim	0.83%	-0.18%	2.22%	-0.25%

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,200	HOT ROLLED PLATES	THESSALONIKI-SALERNO + GENOA	800/600	47.00
1,400	GENERALS	CONSTANTA-ALEXANDRIA	1400/1400	29.00
1,800	CEMENT IN BB	GEMLIK-RHODOS + NAXOS + SANTORINI	900/900	18.00
3,000	MINERALS	NIKOLAEV-BARTIN	3000/1500	18.00
3,000	BAGGED MINERALS	VARNA-ODESSA	1500/1500	18.00
3,000	BAGGED MINERALS	SAMSUN-CHEMNOMORSK	1000/1000	10.50
3,000	WHEAT (45')	KAVKAZ-ISKENDERUN	1000/1000	29.00
3,100	CORN (48')	NIKOLAEV-FAMAGUSTA	900/900	28.00
3,300	PERLITE	DIKILI-BARCELONA	1650/1650	9.50
4,000	STEEL PRODUCTS	GALATZ-NAPLES	2000/2000	32.75
4,000	WOOD PULP (55')	MONFALCONE-IZMIR	4000/3000	15.00
4,000	BAGGED MINERALS	DERINCE-AL KHOMS	1000/1000	23.50
4,200	BAGGED FERROALLOYS	CHEMNOMORSK-ANCONA	1500/1500	30.00
4,700	STEEL COILS	FOS-GEMLIK	3000/2500	18.50
5,000	WHEAT (45')	BOURGAS-MARMARA	1800/1800	12.00
5,000	STEEL PROFILES	SEVILLE-ISKENDERUN	1500/1500	24.25
5,400	GRAINS (55')	KHERSON-IZMIR	1500/1500	20.00
6,000	SORGHUM (48')	CHEMNOMORSK-TARRAGONA	3000/3000	25.00
6,600	CORN (50')	GIURGIULESTI-MARMARA	1500/1500	18.00
7,000	STEELS	ANTWERP-ALEXANDRIA	2400/2400	37.00
9,600	WRIC	PIOMBINO-BEJAIA	2500/2000	19.00

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

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

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – KASIM 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTURALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8010934	STADACONA	KARGO	BAHAMAS	22.931	32.452	10.148	1982	08.08.2019
3	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
4	6816334	IOANNIS M	SU TANKERİ	BELİZE	477	1.321	468	1968	05.08.2019
5	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
6	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	02.06.2019
7	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
8	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
9	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
10	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
11	9183609	DAN EAGLE	TANKER	DANİMARKA	28.448	46.186	10.844	1999	04.09.2019
12	7306221	GOLD ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.894	6.692	5.088	1974	02.09.2019
13	7329338	BLACK ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.892	6.692	4.901	1974	02.09.2019
14	9435466	NORMAN ATLANTIC	RORO KARGO	İTALYA	26.904	7.800	9.958	2009	19.07.2019
15	8765266	EIRIK RAUDE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
16	7800540	ABERDEEN	RO-RO	KAMERUN	4.234	3.041	2.430	1979	23.09.2019
17	6523951	MARTI	RO-RO	KAMERUN	785	700	429	1965	27.08.2019
18	7814486	SEAMAR CHALLENGE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	11.108	12.000	4.681	1979	05.07.2019
19	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
20	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
21	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
22	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
23	9141455	RAMFORM CHALLENGER	ARAŞTIRMA	KOMORLAR	9.209	3.854	5.741	1996	20.10.2019
24	6916201	OCEAN SPARKLE	ÇİMENTO	KOMORLAR	13.475	18.607	6.442	1969	25.09.2019
25	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
26	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
27	9045613	TK ROTTERDAM	KURUYÜK	LİBERYA	6.036	8.861	3.398	2001	19.07.2019
28	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
29	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	03.06.2019
30	8405892	AMT EXPLORER	BARÇ	MALTA	5.814	13.980	2.262	1984	21.08.2019
31	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
32	9541198	OCEAN RIG PAROS	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	60.316	61.619	34.885	2011	06.09.2019
33	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
34	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
35	8309830	STAR FUJİ	KURUYÜK	NORVEÇ	25.345	40.850	10.100	1985	21.08.2019
36	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	08.04.2019
37	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019



38	8881266	ARKADAS	KARGO	PALAU	1.846	2.755	1.067	1983	07.08.2019
39	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
40	8901406	WONDER I	KONTEYNER	PANAMA	6.299	6.533	3.250	1990	18.09.2019
41	7026871	PHOENIX I	HAYVAN TAŞIMA	PANAMA	3.356	3.089	1.671	1970	20.08.2019
42	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
43	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
44	7912812	SEABULK TIMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	09.04.2019
45	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
46	7924255	ATLANTIC EXPLORER	KARGO-ARAŞTIRMA	PANAMA	1.420	685	1.419	1981	07.11.2019
47	8904393	MEKHANIK SEMAKOV	KURUYÜK	RUSYA	2.489	2.650	1.549	1991	27.08.2019
48	7910216	GOWO	KARGO	SIERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	02.06.2019
49	5103974	EDA	DÖKME YÜK-KARGO	SIERRA LEONE	18.531	29.591	7.894	1959	26.08.2019
50	7047344	LAL	KURUYÜK	SIERRA LEONE	1.560	1.278	937	1971	16.07.2019
51	8006323	ENRY	KURUYÜK	SIERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
52	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
53	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SINGAPUR	29.874	-	9.577	1983	07.05.2019
54	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SINGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
55	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SINGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
56	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SINGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
57	9034901	ALMIROS II	KARGO	ST VİNCENT GRENADİNLER	2.962	3.326	888	1992	04.09.2019
58	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
59	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	12.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
60	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
61	7118404	ADRIANA	YOLCU-KARGO	ST.KITTS&NEVIS	4.490	1.100	3.180	1972	01.08.2019
62	8001517	YARA-J	KURUYÜK	SURİYE	4.052	6.623	2.037	1980	16.07.2019
63	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
64	7646750	AMR R	KURUYÜK	TANZANYA	5.370	6.070	3.887	1977	27.08.2019
65	7229552	AYATT	KURUYÜK	TANZANYA	2.526	4.244	2.017	1972	07.08.2019
66	6620010	HAWK	TARAK	TANZANYA	498	711	149	1967	13.07.2019
67	6810055	BON	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.580	2.654	974	1967	13.07.2019
68	6417748	JAG	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.132	1.890	566	1964	13.07.2019
69	7702918	ABDALKARIM	KURUYÜK	TANZANYA	1.951	3.214	1.033	1978	07.07.2019
70	8211801	MEGALOCHARI	KURUYÜK	TANZANYA	1.316	2.175	771	1983	05.07.2019
71	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	08.06.2019
72	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
73	8813130	EKO 3	TANKER	TOGO	2.041	3.223	1.351	1989	04.09.2019
74	7702748	ALICAN KARTAL	KURUYÜK	TOGO	865	1.409	590	1979	15.08.2019
75	8308757	RAFİF	KARGO	TOGO	4.366	5.900	2.645	1984	15.08.2019
76	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	01.06.2019
77	5225904	TIGNHABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019

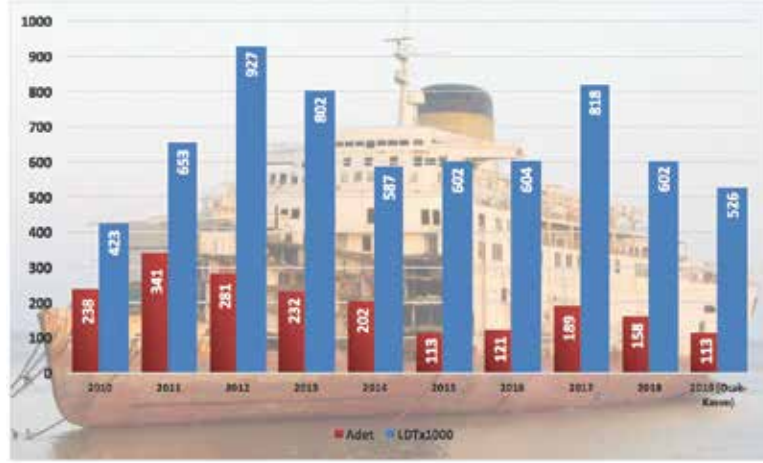
HURDA RAPORU

78	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
79	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
80	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	03.05.2019
81	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
82	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
83	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
84	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
85	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
86	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
87	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
88	7819450	SERVET KA	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.814	2.893	924	1980	29.07.2019
89	7937874	YUSUF CELAL	KURUYÜK	TÜRKİYE	994	1.720	771	1978	09.07.2019
90	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
91	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
92	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	07.05.2019
93	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	03.05.2019
94	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	03.05.2019
95	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
96	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
97	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	08.04.2019
98	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
99	7901801	DENİZ ER B	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.973	3.192	1.013	1983	19.11.2019
100	8887856	SLAVUTICH 18	KURUYÜK	UKRAYNA	2.193	3.750	658	1992	22.08.2019
101	8328692	BSEC MARMARA 1	TANKER	UKRAYNA	1.963	3.265	1.364	1983	01.07.2019
102	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	07.06.2019
103	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
104	5391545	KAPETAN GIANNIS	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	198	20	400	1959	16.07.2019
105	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
106	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	497	1.375	639	1968	24.06.2019
107	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
108	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
109	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
110	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
111	-	ARZ I	KURUYÜK	ZAMBİYA	750	-	725	-	06.11.2019
112	9005479	CANDY	TANKER	ZANZİBAR	3.693	4.444	2.200	1992	01.08.2019
113	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Ekim 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander

2019 YILI DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 DÜNYA GEMİ TİPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	AĞUSTOS			EYLÜL			EKİM		
	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması
AHT	0	0,0	-				1	39,0	1.479
AHTS	1	37,0	1.880	1	36,0	1.121	1	20,0	1.990
Bulk	0	0,0	-	5	27,6	307.529	8	30,5	463.304
Chem & Oil	3	26,0	69.581	3	27,3	69.619	7	28,1	195.975
Chip	0	0,0	-						
Container	3	28,3	63.950	2	28,5	45.930	8	25,0	153.564
FSO							1	36,0	63.155
CS/BW Dredger	0	0,0	-				1	31,0	583
Drillship	3	19,7	178.477				1	9,0	96.000
FPSO	0	0,0	-	1	43,0	254.658			
GCargo	4	42,0	20.375				1	37,0	3.274
LPG	0	0,0	-				1	36,0	11.800
Limestone	1	28,0	3.326						
Maintenance				1	44,0	2.000			
Misc. Bulk	2	50,5	574	1	56,0	300			
MPP	2	27,5	28.186	2	25,5	29.957	1	25,0	23.683
Ore	0	0,0	-	1	26,0	289.889	1	24,0	260.723
Pass	0	0,0	-				1	51,0	556
Pass/Car F.	0	0,0	-	1	30,0	5.491			
PCC							1	32,0	12.084
Phosphoric A.				1	19,0	24.668			
Products	2	25,5	47.874	4	36,8	53.757	1	37,0	3.517
PSV				1	3,0	3.835	1	43,0	2.215
Reefer	0	0,0	-	2	30,5	19.072	2	36,0	12.337
Research							1	38,0	685
Standby Safety							1	49,0	1.727
Ro-Ro	0	0,0	-	1	40,0	3.041	1	22,0	4.849
Ro-Ro/Cnt.	1	29,0	6.533						
Ro-Ro/Lo-Lo				1	40,0	3.356			
Tanker	2	25,0	167.233	6	29,5	348.171	3	24,7	254.328
TSH Dredger				2	28,0	13.510			
Waste							1	58,0	585
Genel	24	30,9	587.989	36	30,7	1.475.904	45	30,5	1.568.413

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

HAZIRLAYANLAR: Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYLMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) • Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

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



**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

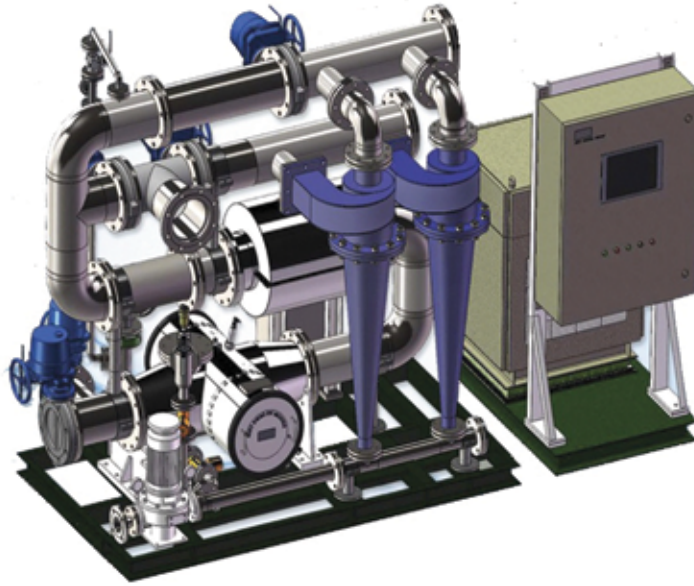
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

BSKY IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYCLONE 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

