

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2023



ATATÜRKÜ ANMA, GENÇLİK VE SPOR BAYRAMI
19 MAYIS
Kültür Olsun



**EL VERİN
EV YAPALIM**

Ayrıntılar sayfa 28'de Oda'dan haberlerde... →

UZMAR



İLERİCİ MÜHENDİSLİK KUSURSUZ UYGULAMA

WWW.UZMAR.COM

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



BEŞİKTAŞ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

Son teknoloji tesislerimiz, başarılı ekibimiz ve yüksek kalite tutkumuz sayesinde müşterilerimizden aldığımız takdir ve teşekkür her zaman onur kaynağımız oldu.

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



www.besiktasshipyard.com

[f/besiktasshipyard](https://www.facebook.com/besiktasshipyard) [@/besiktasshipyard](https://www.instagram.com/besiktasshipyard)

[in/besiktas-shipyard](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shipyard) [@BesiktasShipyard](https://www.youtube.com/channel/UC@BesiktasShipyard)

Beşiktaş Tersane



BTMteknik
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA



SERVİS



YEDEK PARÇA

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

SERVİS HİZMETLERİ

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

   | @btmteknik

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

ERDAL ÇALIŞKAN

2013 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 39

MAYIS 2023

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

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

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 52

info@likyareklamcilik.com.tr

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

Reklam Koordinatörü: SEVAL KAYMAZ - reklam@likyareklamcilik.com.tr

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

Editör: SERPİL GEDİK - editör@likyareklamcilik.com.tr

Muhabir: EFSANE NUR FİDAN - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com



reliable
partner!



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

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

HİZMETLERİMİZ

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



ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

MostDenizcilikTR
 MostDenizcilik
 MostDenizcilik

at 1500+
ports
in 126+
countries

**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**



www.avsglobalsupply.com



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISININ
GÜNDEMİNDE "EL VERİN
EV YAPALIM" KAMPANYASI
VARDI

42

GÜNDEM

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TARİHİNİN DÖNÜM
NOKTASI: 19 MAYIS 1919

12

TAMER KIRAN

DEPREMZEDELER İÇİN KONUT
KAMPANYASINA CAMIAMIZIN
DESTEKLERİNİ BEKLİYORUZ

44

DTO ŞUBE BAŞKANLARI

KARADENİZ EREĞLİ (BATI
KARADENİZ BÖLGESİ)
ŞUBE YK. BŞK. OĞUZ
ÜNLÜER

48

GÜNCEL

ASRIN FELAKETİNİN
ARDINDAN YAŞANAN
SON GELİŞMELER

50

SÖYLEŞİ

BARİŞ DİLLİOĞLU - KINAY
TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK
- GENEL MÜDÜR / DTO
YÖNETİM KURULU ÜYESİ

54

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. AHMET TAŞDEMİR -
ÖĞR. GÖR. DR. MEHMET AKMAN

60

IMO

LONDRA BÜYÜKELÇİLİĞİNDE
SUAT HAYRİ AKA İÇİN
RESEPSİYON DÜZENLENDİ

66

BALIKÇILIK

BALIK SEZONU SONA ERDİ
VE AV YASAĞI BAŞLADI

100

ÇEVRE

PROF. DR. MUSTAFA SARI

ODADAN HABERLER.....	28
ŞUBELERİMİZDEN.....	34
HUKUK.....	62
MAKALE.....	68
AB ETS SİSTEMİ.....	72
SEKTÖRDEN HABERLER.....	76
LİMANLAR VE TEKNOLOJİ.....	98
LOJİSTİK.....	104
BUNKER.....	108
AB BÜLTENİ.....	110
GEMİ TUTULMALARI.....	112
MARİNALAR.....	114
S&P.....	118
YÜK İSTATİSTİKLERİ.....	122
ISTFIX ANALİZ.....	124
HURDA RAPORU.....	126



We are here to change
the game ...

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

Together We Offer;




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



Scan the
QR code for
more information

eskomarine.com.tr

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

   eskomarine



eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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





Şirketimiz,
tedarik zinciri yönetiminde çevre, sosyal ve
yönetişim boyutları ile yetkinliğini kanıtlamış,
**Tedarikçi Sürdürülebilirlik Değerlendirmesi
TEDPORT Belgesi'ni almaya
hak kazanmıştır.**

Depremzedeler için konut kampanyasına camiamızın desteklerini bekliyoruz

Cumhuriyet tarihimizin en acı hadiselerinden birisi olarak hepimizde derin izler bırakan Kahramanmaraş merkezli depremlerin üzerinden üç aya yakın süre geçti. Acılarımız çok taze, yasımız sürüyor. Şüphesiz uzunca bir süre de yaşadığımız büyük acıyı unutmamız mümkün olmayacak. Afetin ardından bölgenin tekrar yaşanır hale gelmesini sağlamak, yerlerini terk etmek zorunda kalan insanlarımızı yeniden evlerine döndürmek için hepimize önemli görevler düşüyor. Şu an itibarıyla bölgedeki en hayati konu kalıcı konutların yeniden inşası.

Malumunuz çatı kuruluşumuz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nce (TOBB), 1 Nisan 2023 tarihi itibarıyla 1 milyar lira destekle, "El Verin Ev Yapalım" sloganıyla "İş Dünyası Konut Seferberliği Kampanyası" başlatılmış, kampanyaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez ve tüm şubeleri adına 75 milyon TL destekle katılmıştık. Ayrıca kampanyada denizcilik camiamızın katkısının daha net görülebilmesi ve bir sinerji yaratabilmek amacıyla Odamız adına göndereceğiniz bağışları toplamak için Türkiye Halk Bankası'nda (Halkbank) "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deprem Bölgesi Kalıcı Konut Yapımı Yardım Hesabı" adı altında bağış hesabı açtığımızı duyurmuştuk.

Geçtiğimiz ay her fırsatta denizcilik camiamızın bu kampanyaya destek vermesi için çağrı yaptım. Yine dergimizin bu ayki sayısının kapağını konunun önemini vurgulamak için konut kampanyasına ayırdık. İç sayfalarımızda kampanyanın detaylarına ilişkin bilgilere ulaşabilirsiniz. Bu vesileyle büyük bir yıkımın geride bıraktığı hayatlara dokunmak, afetten zarar gören vatandaşlarımızın yaralarına derman olmak için 1 Temmuz'a kadar sürecek bu kampanyaya camiamızın desteklerini beklediğimizi bir kez daha hatırlatmak istiyorum. Büyük, küçük demeden her türlü yardımı beklediğimizi buradan bir kez daha ifade etmek istiyorum. Unutmayınız ki, gücünüzün yettiği ölçüde ister bir daire ister bir tuğla bedeli karşılığı bağışta bulunarak bu ulvi hizmete katkı sağlayabilirsiniz.

Nisan ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren bir dizi yönetmelik ve mevzuat değişikliği



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

uygulamaya konuldu. 14 Nisan'da; "Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ve "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" Resmi Gazete'de yayımlandı ve yürürlüğe girdi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü de 10 Nisan tarihli bir yazı ile İstanbul Boğazi Demirleme Yerlerine ilişkin bir dizi kararı uygulamaya koydu. Gerek demirleme yerlerine ilişkin uygulamalar, gerekse limanlar ve yetkilendirilmiş kuruluşlara ilişkin yönetmeliklerde yer alan düzenlemelerde sektörümüze sorun teşkil edecek hususların düzeltilmesine ilişkin girişimlerimiz sürüyor.

Bir diğer önemli gelişme de Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün, 6 Mart tarihli yazısı ile hayata geçirilen "Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Gemi Cins Tanımlamalarına" ilişkin düzenlemelerde olmuştur. Bu konuda deniz turizmi sezonunun tüm bölgelerimizde açılıyor olması nedeniyle

uygulama kaynaklı sorunların giderilmesi amacıyla Denizcilik Genel Müdürü Sayın Ünal Baylan ile 7 Nisan'da, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde bir toplantı yaptık. Akabinde Ankara'da Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Çankaya başkanlığında, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan yetkililer ve Odamız Sekreteryasının katılımıyla 10 Nisan'da ayrıca teknik bir toplantı gerçekleştirildi. Bu toplantılarla; "Ticari Yat", "Turistik Gezinti Teknesi" ve "Spor ve Eğlence Amaçlı Ticari Deniz Araçları" cins tanımlamalarında uygulama kaynaklı sorunların giderilmesine yönelik üyelerimizin talepleri iletildi. Sektör ve İdaremiz arasında karşılıklı anlayış ve yapıcı bir ortamda gerçekleştirilen toplantıların ardından yeniden revize edilen bazı düzenlemelerdeki eksik hususlara yönelik girişimlerimiz de devam etmektedir.

Ayrıca, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce İzmit, Mersin, İzmir limanlarında uygulamaya konulan "Gemi Trafik Hizmetleri Ücret Tarifesinin" yürürlüğünün durdurulması için de girişimlerde bulunduğumuzu belirtmek isterim.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2021 yılında aldığı kararla 18 Mayıs günü tüm dünyada "Uluslararası Denizci Kadınlar Günü" olarak kutlanıyor. 2023 yılı teması "Toplumsal Cinsiyet Eşitliği İçin Ağları Harekete Geçirme" olarak belirlenen bu önemli günle denizcilik sektöründe kadınların işe alınması, istihdamının teşvik edilmesi, denizcilikte kadın profilinin yükseltilmesi hedefleniyor. Denizcilik sektöründe eğitilmiş, öz güveni yüksek kadınların sayısının artmasını fevkalade önemli buluyor, 18 Mayıs Uluslararası Denizci Kadınlar Günü'nü kutluyorum.

19 Mayıs'ta, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a çıkarak kurtuluş mücadelesini başlattığı ve bu önemli günü gençlere armağan ettiği 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı'nın 104'üncü yıldönümünü kutlayacağız. Bu vesileyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını bir kez daha saygı ve minnetle anıyorum.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabahçe 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

FREEFALL LIFEBOATS



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

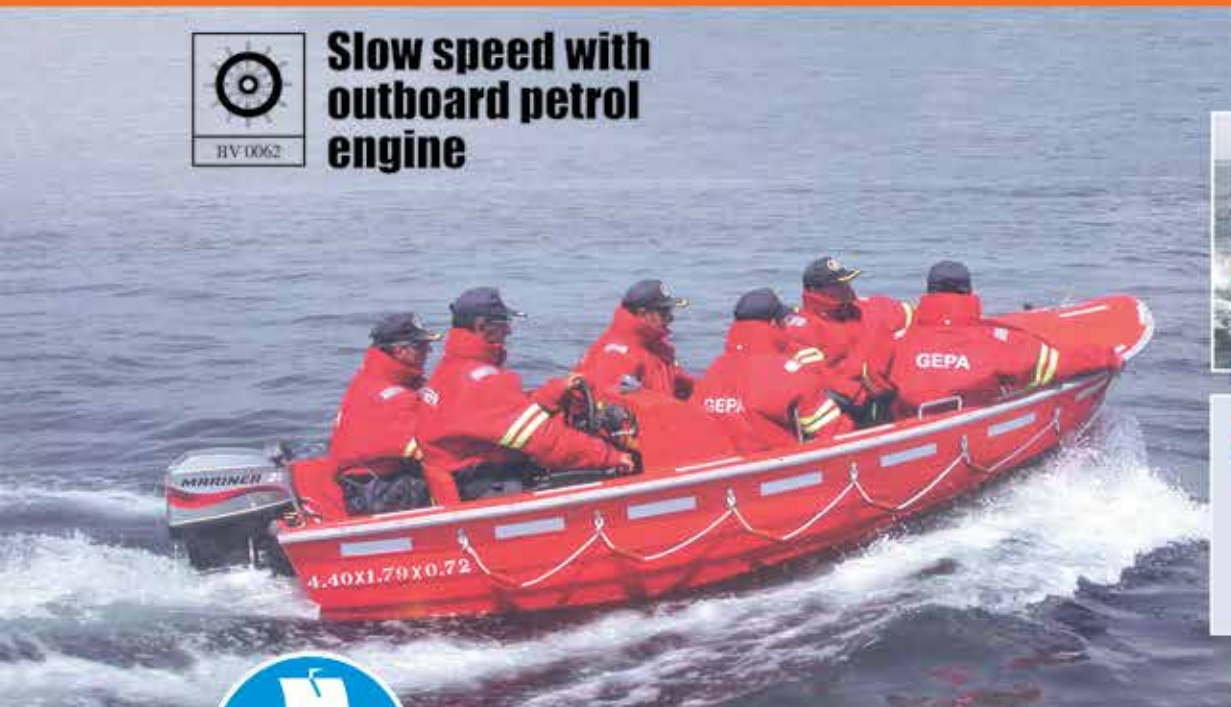


RESCUE BOATS

**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

MECLİS TOPLANTISININ GÜNDEMİNDE “EL VERİN EV YAPALIM” KAMPANYASI VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Nisan Ayı Meclis Toplantısı, 6 Nisan Perşembe günü Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında, DTO'nun meclis salonunda gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Türk Eximbank Genel Müdürü Ali Güney, “Türk Eximbank Destekleri” konulu bir sunum yaptı.



KAŞIF KALKAVAN - EMİN-EMİNOĞLU - BASARAN BAYRAK - ÖMER FARUK MİRAS

Meclis toplantısı vefat eden kişilerin isimlerinin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı. Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu isimler şöyle: “Eski Ulaştırma Bakanı ve son Başbakan Binali Yıldırım'ın annesi Fahriye Yıldırım, İMEAK DTO ve Türk Deniz Eğitim Vakfı Kurucu üyelerinden Adil Göksu, Türk Deniz Eğitim Vakfı Kurucu Mütevelli

Heyet Üyesi Ömer Pekin Varank, DTO Üyesi Navi Deniz Hizmetleri Ticaret şirket sahibi Süleyman Uğur'un annesi Firdevs Uğur, Oda üyesi Genç Komisyon İthalat-İhracat Taahhüt Limited Şirketi ortağı Cüneyt Sakacı, kızı Beril ve oğlu Aksel Sakacı, Oda üyesi Panter Su Sporları Turizm Ticaret İthalat-İhracat ortaklarından Mehmet Salih Tunç'un abisi Doğan Tunç, İMEAK DTO İzmir

Şube Başkanı Yusuf Öztürk'ün babası Zabit Öztürk, DTO Aliğa Şubesi Meclis Başkanı İsmail Önal'ın babası Ömer Osman Önal, Oda Üyesi Bay Denizcilik Gemi Kiralama Sanayi ve Ticaret şirket ortaklarından Müjdat Özkaya'nın eşi Figan Özkaya.”

Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen tarafından Meclise



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgit (YK Bşk. Yrd.), Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Orhan Gülcek (YK Üyesi)
Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), İbrahim Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye)

sunulan 3.2.2023 tarih ve 5 sayılı toplantı zabıtları, 2023 Şubat ayı fasıllar arası aktarım talepleri ve 2023 Şubat ayı mizanının görüşülerek onaylanması ile devam eden toplantıda kanuni sürelerini tamamlamış terkin edilecek firmalar görüşülüp oylanarak kabul edildi.

TAMER KIRAN DENİZCİLİK CAMİASINA TEŞEKKÜR ETTİ

Mart ayı faaliyetlerinin ardından konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Cumhuriyet tarihinin en acı hadiselerinden biri olarak derin izler bırakan Kahramanmaraş merkezli depremlerin üzerinden iki ay geçtiğini hatırlatarak, “Asrın Felaketi” olarak tanımlanan afet sonucunda, bölge genelinde yaklaşık 300 binin üzerinde binanın, 850 bini aşkın bağımsız bölümün oturulamaz hale geldiğini, 50 bini aşkın insanımızın hayatını kaybettiğini kaydetti. Tamer Kıran, hayatını kaybeden vatandaşlara Allah’tan rahmet, yaralıları acil şifa, yakınlarına ve depreme maruz kalan vatandaşlara sabırlar diledi.

Böylesine büyük bir felaket karşısında kayıtsız kalmanın mümkün olmadığını

belirten Tamer Kıran, ilk günden bu yana Deniz Ticaret Odası ve denizcilik sektörünün tüm imkanlarıyla bölgeye yardıma koştuğunu, depremedelerin yalnız olmadıklarını göstermek için her türlü gayreti gösterdiklerini kaydetti. Hem İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın, hem de üyelerin temin ettiği malzemelerin merkezden ve şubelerin bulunduğu il ve ilçelerden deprem bölgesinde ihtiyaç sahiplerine en hızlı şekilde ulaştırıldığını ifade eden Tamer Kıran, yardım çalışmalarına duyarlılık göstererek, var gücüyle destek ve katılım sağlayan denizcilik camiasına bir kez daha teşekkür etti.

Konuşmasının devamında; bölgenin tekrar yaşanır hale gelmesini ve ekonomik aktivitenin devamını yeniden sağlamak, yerlerini terk etmek zorunda kalan insanları yeniden evlerine döndürmenin, ülkenin önündeki en önemli konu olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, “El birliğiyle sorunun çözümüne destek olmamız gerekmektedir. Böylesine bir trajedinin maddi ve manevi tahribatının azaltılmasında bizlere çok fazla sorumluluk düştüğü aşikardır. Depremde ölen vatandaşlarımızı

maalesef geri getiremeyiz, ama bu acıları bir nebze olsun dindirebilir oradaki milyonlarca vatandaşımıza hayatlarının normale dönmesi için destek olabiliriz. Bunun da en önemli yolu yıkılan konutların yeniden yapılmasından geçmektedir” dedi.

Devletin gayretli çalışmalarına şahit olduklarını, enkaz kaldırma çalışmalarını hızla devam ederken bir yandan geçici barınma alanları kurulduğunu, diğer yandan ise kalıcı konutlar için alanlar belirlenip ilk temellerin atıldığını belirten Tamer Kıran, “Böyle ağır bir felaketin üstesinden devlet millet el ele vererek gelinebileceğini, iş dünyasının temsilcileri olarak bizlere de büyük görevler düştüğünü unutmamak gerekiyor” şeklinde konuştu.

KAMPANYAYA 75 MİLYON TL DESTEK

Mart ayı meclis konuşmasında, bölgenin en önemli sorunu olan kalıcı barınma ihtiyacını karşılamak üzere Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin (TOBB) kalıcı konut kampanyası hazırlıklarını duyurduğunu, Oda olarak kaynaklarını, üyelerin de destekleriyle birleştirerek, bu kampanyada mümkün olduğunca



Ahmet Aygün Özgen

çok sayıda bina veya konut yapımına maddi katkı sağlayarak güçlü bir şekilde yer alma arzusunda olduklarını ifade eden Tamer Kıran, şunları söyledi: “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, 1 Nisan Cumartesi günü yaptığı basın toplantısında, TOBB olarak 1 milyar lira destekle, ‘El Verin Ev Yapalım’ sloganıyla, ‘İş Dünyası Konut Seferberliği Kampanyası’ni başlattıklarını duyurdu. Biz de olabildiğince çok depremzedeyi afette yitirdikleri evlerine yeniden kavuşturmak istiyoruz. Bu düşünceden hareketle Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin ‘El Verin Ev yapalım’ sloganıyla başlattığı kampanyaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez ve tüm şubeleri adına 75 milyon TL destekle katılmaya Yönetim Kurulumuz tarafından karar verilmiştir. Kampanya süresince üyelerimizden ve camiamızdan gelecek güçlü desteklerle bunun çok daha üstünde bir miktara ulaşacağımıza inanıyor ve katkılarınızı bekliyoruz.”

YARDIMLAR İÇİN HESAP AÇILDI

Kampanyada denizcilik camiasının katkısının daha net görülebilmesi ve bir sinerji yaratabilmek amacıyla Oda adına gönderilecek bağışları toplamak için Halk Bankası’nda “İMEAK Deniz Ticaret Odası Deprem Bölgesi Kalıcı Konut Yapımı Yardım Hesabı” adı altında bağış hesabı açtıklarını bildiren Tamer Kıran; bu hesapta toplanan bağışların, 1 Temmuz



Tamer Kıran

2023 tarihine kadar sürecek kampanya sonunda ihale sürecinin gelişmelerine paralel olarak peyderpey Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin ilgili kampanya hesabına aktarılacağını söyledi.

Kampanya Bağış Kuralları ve Konut İhalelerine ilişkin bilgi veren Tamer Kıran, felaketin yaralarını sarmak için yardımlaşma ve dayanışmanın güzel bir örneğini sergilediklerini ifade ederek şöyle devam etti: “İnanıyorum ki, bu

vereceğiz ve afetzedelerimizin sıcak yuvalarına kavuşmalarına yardımcı olacağız. Denizcilik camiamızın her ferdi, gücünün yettiği ölçüde ister bir blok, ister bir daire, ister bir tuğla bedeli karşılığı bağışta bulunarak bu ulvi hizmete katkı sağlayabilecektir. Sektörümüzün geçmişte olduğu gibi ülkemiz için sorumluluk üstlenmeye devam edeceğine, bu büyük afetin yaralarının sarılmasına var gücüyle destek vereceğine, bu zor günleri birlik ve beraberlik içerisinde aşacağımıza güvenim tamdır.”

TAMER KIRAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ SON GELİŞMELERE DEĞİNDİ

Sektörle ilgili yaşanan son gelişmeleri de aktaran Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na 8 Mart tarihi itibari ile uygulamaya konulan deniz turizmi ile ilgili deniz araçları cins tanımları ile bazı üyelerin sahip olduğu teknelerin tanımları arasında sorunlar ve mağduriyetler oluştuğunu, konuyla ilgili Denizcilik Genel Müdürlüğü ile görüşmelerin devam ettiğini belirtti.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü tarafından



mübarek günlerin manevi iklimini de fırsat bilerek, yine el birliğiyle yaraların sarılmasına güçlü bir destek

İMEAK DTO’nun görüşlerine sunulan Deniz Yönetmeliği Uygulama Tebliği



taslağının, meslek komitesi üyeleriyle paylaşıldığını ve ilgili maddelere ilişkin Oda üyelerinden alınan görüşlerin, bir yazı ile genel müdürlüğe iletilildiğini aktaran Kiran, Ücretsiz seyahat kapsamında yapılacak gelir desteğine ilişkin yönetmeliğin, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ile Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından 1 Nisan tarihi itibari ile yayınlandığını belirtti. Tamer Kiran, gelir desteğinin şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir denizyolu ulaşım aracı için aylık 1.500 TL'den 2.250'ye çıkarıldığını söyledi.

Başkan Tamer Kiran, İstanbul, Tuzla ve Kartal'da son zamanlarda demirleme yerleri ve buralarda yapılan işlerle ilgili olarak üyeleri sıkıntıya düşüren uygulamaların başlaması nedeniyle Denizcilik Genel Müdürlüğü ile yakın temasta olduklarını ifade etti.

Konuşmasının devamında 18 Mart'ta vefat eden İMEAK DTO ve Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın kurucu üyelerinden, İMEAK Deniz Ticaret Odası Eski Meclis Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyesi Adil Göksu'yu anan Tamer Kiran, "Dürüstlüğü ile büyük takdir kazanan, denizcilik sektörüne çok değerli hizmetlerde bulunmuş biriydi Adil Göksu. Sektöre vefasını her fırsatta dile getirirdi. Hiçbir zaman unutmayacağız. Ebediyete uğurladığımız Adil Göksu'ya Allah'tan rahmet, kederli ailesi, yakınları

ve tüm denizcilik camiamıza başsağlığı diliyorum" dedi. Sözlerinin ardından Adil Göksu için hazırlanan kısa belgesel yayınlandı.

17 Nisan Pazartesi günü Kadir gecesinin idrak edileceğini belirterek konuşmasına devam eden Tamer Kiran, milletimizin ve İslam âleminin Kadir Gecesi'ni tebrik etti. Kiran, yine hemen ardından kutlanacak Ramazan Bayramı'nın da milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişilmesini temenni etti. Son olarak 23 Nisan'da Türkiye Büyük Millet Meclisimizin kuruluşunun 102'nci yılı ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın kutlanacağını hatırlatan Tamer Kiran, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazileri rahmet ve minnetle yad ederek, çocukların bayramını kutladı.

Tamer Kiran'ın konuşmasının ardından Türk Eximbank Genel Müdürü Ali Güney, "Türk Eximbank'ın faaliyetleri, ürünleri ve destekleri" ile ilgili bir sunum yaptı.

ALİ GÜNEY KOBİLERİN ÖNEMİNE DİKKAT ÇEKTİ

Türk Eximbank olarak faaliyete başladığı 1987 yılından bu yana, Türkiye'den mal ve hizmet ihracatı yapan firmaları nakdi kredi, alacak sigortası ve alıcı kredileri ürünleri ile desteklemeye devam



Ali Güney

ettiklerini belirten Türk Eximbank Genel Müdürü Ali Güney, amaçlarının cari fazla veren bir Türkiye hedefine ulaşmak doğrultusunda ihracat yapan firmaları uluslararası rekabette destekleyerek, Türkiye'den daha fazla miktarda mal ve hizmet ihracı yapılmasına katkıda bulunmak olduğunu vurguladı.

Türk Eximbank'ın bankacılık sektöründe vermiş olduğu kredi hacmi olarak Türkiye'nin 8'inci büyük bankası olduğunu kaydeden Ali Güney, "Türkiye'de faaliyette bulunan global oyuncular var. Onların olduğu pazarda uzak ara pazarın lideri konumunda. Yani buradaki hacmin yüzde 70'i Eximbank üzerinden geçiyor. Çalışmış olduğumuz aktif olarak ihracat yapan firma sayısı 15 bin 750; bunların yüzde 82'si de KOBİ segmentinde. Kobilere ayrı bir önem veriyoruz. 2017'de bankamız hizmetlerinden faydalanan ihracatçılar içerisinde KOBİ'lerin payı yüzde 60 seviyesindeyken, 2022 yılında bu oran yüzde 82'ye yükselmiştir. Türkiye'de ihracatta bir yoğunlaşma var; özellikle mal ihracatında. İlk bin firmanın yapmış olduğu ihracat Türkiye ihracatının yüzde 70'ini geçiyor. Çok büyük hacimli ihracatçıların gerçekleşmesi için yeni ihracatçıların da oyuna girmesi gerekiyor. Özellikle yüksek teknoloji üreten ihraç eden KOBİ'ler desteklenerek, bu yoğunlaşmanın yüzde 50'ler seviyesine yani ilk bin firmanın yoğunluğu yüzde



50'ye geldiğinde Türkiye dış ticaret fazlası veren bir ülke konumuna gelecek. O yüzden KOBİ'leri desteklemeye ayrıca önem veriyoruz. Bunun sonucunda da yüzde 82'lik bir seviyeye geldik. KOBİ segmentindeki ihracatçıların toplam destekler içinde almış oldukları pay da yüzde 25'ler seviyesinde. Bunu da önümüzdeki dönemde yüzde 32'ler seviyesine çıkarmayı hedefliyoruz" diye konuştu.

İhracatçılara 23 şube ve 10 irtibat ofisiyle hizmet verdiklerini ifade eden Ali Güney, şöyle devam etti: "Bulduğumuz iller ve irtibat ofisimizin olduğu yerler Türkiye ihracatının yüzde 94'ünün yapıldığı bölgeler. Buralarda ihracatçılarımız ve firmalarla yakın temas halinde kalarak, onların sorunlarına ve ihtiyaçlarına çözüm üretmeye çalışıyoruz. Tabii bunun yanında şube ihtiyacı olmadan Türkiye'deki bütün ihracatçıları da kapsayabilmek adına dijitalleşmeye büyük önem verdik.

Mobil uygulamamızı iki sene önce devreye almıştık. İnternet şubesinde daha hızlı ve kaliteli hizmet vermek adına hem kullanıcı deneyimini geliştirecek iyileştirmeler yapıyoruz, hem de işlem setlerini arttırarak ihracatçının şubeye ihtiyacı olmadan Eximbank'a erişim ve işlemlerini kolaylıkla yapmasını sağlayacak dijital altyapı da oluşturmanın

gayreti içindeyiz. Önümüzdeki dönemde ihtiyaç olması durumunda şube açma durumumuz var." Bilanço ve sağlamış oldukları desteklerle ilgili grafik üzerinden değerlendirme yapan Ali Güney, "2022 yılı sonunda bankamızın aktif büyüklüğü 346.4 milyar TL oldu. Aktiflerimizin içerisindeki kredi payı yüzde 88. Bu şunu gösteriyor: Eximbank fonlama tarafında elde ettiği bütün imkanları kredi olarak ihracatçısına sunmanın gayreti içerisinde. Bankacılık sektörünün ortalamasını verdiğimde bu yüzde 88'lik rasyonun ne kadar farklı olduğunu siz de takdir edeceksiniz. Bankacılık sektörü ortalaması şu anda yüzde 56. Zaten Eximbank kuruluş amacımız da; ihracatı desteklemek olduğu için bu da gayet normal. Yani bütün imkanlarımızı ihracatçının lehine sunmanın gayreti içerisinde oluyoruz" şeklinde konuştu.

2022 yılı sonu itibarıyla 19,6 milyar dolar kredi ve 25,4 milyar dolar sigorta olmak üzere ihracatçılara toplamda 45 milyar dolar destek sağladıklarını belirten Ali Güney, "Pandemi döneminde yurtdışındaki alıcılar ödeme sıkıntısına girdiler. Bu da ihracatçılar nezdinde alacak sigortası bilincinin artması gibi bir sonuç ortaya çıkardı. 2021 yılında ilk defa Eximbank'ın bilançosunda tarihinde alacak sigortası işlem hacmi, kredi işlem hacmini geçti" dedi.

11 MİLYAR DOLARLIK DESTEK

2023 yılı verilerine değinen Ali Güney, ilk çeyrekte yaklaşık 11 milyar dolarlık bir destek verdiklerini; bunun 5.6 milyar dolarının alacak sigortası, 5.4 milyar dolarının ise nakdi kredi desteği olduğunu belirtti. Eximbank kredisinden kimlerin yararlanabileceğinden bahseden Ali Güney, şunları kaydetti: "İhracatçı dış ticaret firmaları, aynı zamanda imalatçı ve ihracatçı olan firmalar, bir de döviz kazandırıcı hizmetler alanında faaliyet gösteren firmalar. Bir üretim aşamasında destek veriyoruz, bir de sonrası desteğimiz var. Üretim aşamasında kısa vadeli işletme finansmanı ihtiyacına yönelik olarak kısa vadeli nakdi kredi desteği veriyoruz. Bunun yanı sıra ihracat hacmini arttırmaya yönelik yapılan yatırım harcamalarıyla birlikte harcamalara yönelik yatırım kredi desteği veriyoruz. Satış sonrasında özellikle alacak sigortası tarafında vadeli olarak Türkiye'de bugün yapılan ihracatın yüzde 75'inin vadeli ihracat olduğunu yani vadeli ödeme karşılığı yapılan bir ihracat olduğunu düşünürsek, alacak sigortasındaki tahsilat riskini bertaraf eden alacak sigortası en önemli ürünlerimizden bir tanesi. Onun yanında bizim ihracatçılarımızın uluslararası alandaki rekabetini güçlendirmek anlamında ülke kredisi dediğimiz yurtdışındaki alıcıları kredilendirdiğimiz mekanizmalar var. Eximbank aslında buralarda yoğun olarak faaliyet göstermek durumunda, ama Türkiye'nin konjonktürel olarak içinde bulunmuş olduğu sıkıntıdan kaynaklanan fonlama maliyeti bu anlamda rekabetçi fiyat sunamamıza yol açıyor. Burada da özellikle fiyat tutturabildiğimiz Türki Cumhuriyeti'ndeki ülkeler, Afrika'daki ülkelerde bu tür imkanları da ihracatçılarımızın lehine sunuyoruz. Oradaki alıcılara uygun imkanlarla kredi kullanarak Türkiye'den daha fazla mal almalarını, dolayısıyla daha fazla bizim ihracatçımızın ihracat yapmasını sağlamaya gayret ediyoruz. Burada yurtdışı müttehitlere yönelik uzun vadeli proje finansmanları da söz konusu... Bizim müteahhitletirmiz almış olduğu yurt dışındaki projelerde eğer devlet



Avni Demiral

desteği varsa; Eximbank oralardaki işlemlere de ülke kredisi olarak oradaki borçlanmaya yetkili bakanlık üzerinden ülkeleri de borçlandırarak kredi kullanıyor.”

“İGE’Yİ ÇOK ÖNEMSIYORUM”

İhracatçıların daha uygun koşullarda krediye erişimini kolaylaştırmak ve teminat çeşitlendirilmesi yönünde çalışmalarına hız kesmeden devam ettiklerini vurgulayan Ali Güney, “İleride bir gün Türkiye ihracatı değerlendirildiğinde İhracatı Geliştirme A.Ş. öncesi ve sonrası değerlendirilebilir



Kemal Kutlu

burada şöyle bir durum var. İhracatı Geliştirme A.Ş.’nin sermayesi TİM’deki ihracatçı birliklerinin nispi aidatlarından kesintilerle oluştuğu için ve her yıl ondan sonra buraya sermaye olarak koyulduğu için şu an itibari ile 5 binlere yakın bir sermayesi var. Dolayısıyla o sermaye devamlı artacak. Bu şu anlama geliyor. Biliyorsunuz KGF genelde Hazine garantili paketler açıklandıktan sonra daha çok kefalet üretiyor. İGE bu güçlü sermayesinden dolayı sürekli olarak ihracatçının lehine kefalet yürütebilecek bir güce sahip. Biz bu sene sonuna kadar 46 milyar TL’lik İGE kefaletiyle



Recai Karakazancı

gidecek. Vadeler bir yıl Türk Lirası cinsinden KOBİ’lere 20 milyon TL’ye kadar, KOBİ üstüne de 30 milyon TL kadar limit söz konusu” dedi.

Şu ana kadar Eximbank olarak 18 milyar 873 milyon TL’lik İGE kefaletiyle kredi kullandırdıklarını ve yılsonuna kadar 46 milyar TL’ye ulaştırmayı hedeflediklerini kaydeden Ali Güney, İGE kefaletiyle 3 bin 607 firmanın faydalandığını; bunun 3 bin 258 tanesinin KOBİ, 340 tanesinin ise KOBİ üstü firmalardan oluştuğunu belirtti. Sunumun ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Eximbank Genel Müdürü Ali Güney’e plaket takdim etti.

AVNİ DEMİRAL: TÜRK DALGIÇ BULAMAYABİLİRİZ

Meclis toplantısı, 8 No’lu Meslek Komite Üyesi Avni Demiral’ın Tuzla Liman Başkanlığı’nda yaşadıkları sıkıntıları dile getirmesi ile devam etti. Dalış izinlerine yönelik halihazırda bir yönetmelik olduğunu ancak Tuzla liman başkanlığının bun ek olarak klastan yazı istediğini belirtti. Sorunun çözümüne yönelik çaba gösterdiklerini, ancak bir gelişme olmadığını ifade eden Avni Demiral, “Bu durum için içinden çıkılmaz bir hal aldı. Bütün arkadaşlarımı zor duruma sokan bir durum. Normalde biz dalış izinlerini kendi bir formumuz var, dalış planının altına kaşe imza ile



diye iddialı bir ifade kullanmak isterim. İhracatı Geliştirme A.Ş. KGF’nin bire bir ihracatçı versiyonu... Ama

kredi kullandırmayı hedefliyoruz. Bunun büyük bir kısmı da KOBİ segmentine



liman başkanı izin verir. Tuzla ise bunun haricinde iki sayfa daha ek yazı istiyor. Bunları hazırlamak çok uzun sürüyor. Gün içinde dalış yapacağız, bu dalış iznini almamız en erken 5 – 6 saat. Bazen akşama kadar sürüyor ve dalış yapamıyoruz. Türk armatör arkadaşlara bunu anlatıyoruz klastan istenen yazı için. Ancak benim müşterilerimin yüzde 80'i yabancı. Ben bunu yabancıya nasıl izah edeyim. Klası devreye sok, bize bir yazı versin diyemiyorum. Dolayısıyla bunları anlatıncaya kadar müşteri zaten gidiyor. Biz bunları yapamazsak, dalış da yapamayacağız. İşler başka ülkelere kayacak, bunun için çözüm bulmaya çalışıyoruz. İkinci bir sorun ise dalış izni olarak bize bir günlük izin veriyorlar. Bazen havadan dolayı çıkamıyoruz. Gemi Boğazı geçemiyor, vaktinde gelemiyor vs. Bu dalış izinlerini İstanbul'da iki gün, Tuzla'da bir günde alabiliyoruz. Halbuki birçok yerde bir haftalık süreler veriliyor. Bunun da bir an önce çözülmesini rica ediyorum. Yakın zamanda Türk dalgıç bulamayabiliriz" dedi.

İSKNEDERUN'DA YAŞANAN SON GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İskenderun Şube Başkanı Kemal Kutlu, depremde en çok etkilenen yerlerden biri olan İskenderun'daki son durum hakkında bilgi verdi. Konuşmasına İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yaptığı yardımlardan dolayı teşekkür ederek başlayan Kemal Kutlu, "Bizim balıkçı barınağımız göçük altında kaldı

biliyorsunuz. Karadeniz Holding iki tane yüzer otel gemi getirdi. Gemilerin bağlanacağı yer yoktu. Yönetim kurulumuzun takdiri ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bir bağışta bulunduk. Şu an biner kişilik iki gemi bir sene kalabilecekler. Hastalar ve devlet memurları öncelikli olarak kalabiliyorlar" diye konuştu.

Liman başkanlığında bir yer bularak çalışmalarına devam ettiklerini ifade eden Kemal Kutlu, her türlü belge ve ihtiyaçları karşıladıklarını belirtti. Üyelerden ofisleri yıkılanlar olduğunu, ancak liman başkanlığında onlara da yardımcı olduklarını söyleyen Kemal Kutlu, "AFAD'dan bir dönüm yer aldık. LİMAK giriş kapısına yakın bir alan. 14 tane konteyner temin ettik. Bireysel olarak konteyner alanlar da gelip yerleşebiliyor. 25 konteyner kapasitesine ulaşacağız. Ayrıca konut desteği için teşekkür ediyoruz. İskenderun'daki konut sıkıntısı giderilirse, batıya göçün azalacağını düşünüyoruz" dedi.

İSDEMİR ile LİMAK hariç limanlarda herhangi bir sorun olmadığını aktaran Kemal Kutlu, şunları söyledi: "İSDEMİR ilk boş demir konteyner gemisini aldı. Bugünlerde 230 metrelik feeder alıyor. LİMAK 1 – 2 ay içerisinde tam kapasiteye geçme durumunda. İSDEMİR'in capesize rıhtımında sıkıntı var, ancak kısa sürede halledeceğini düşünüyoruz. Şubat ayında gemi sayımız

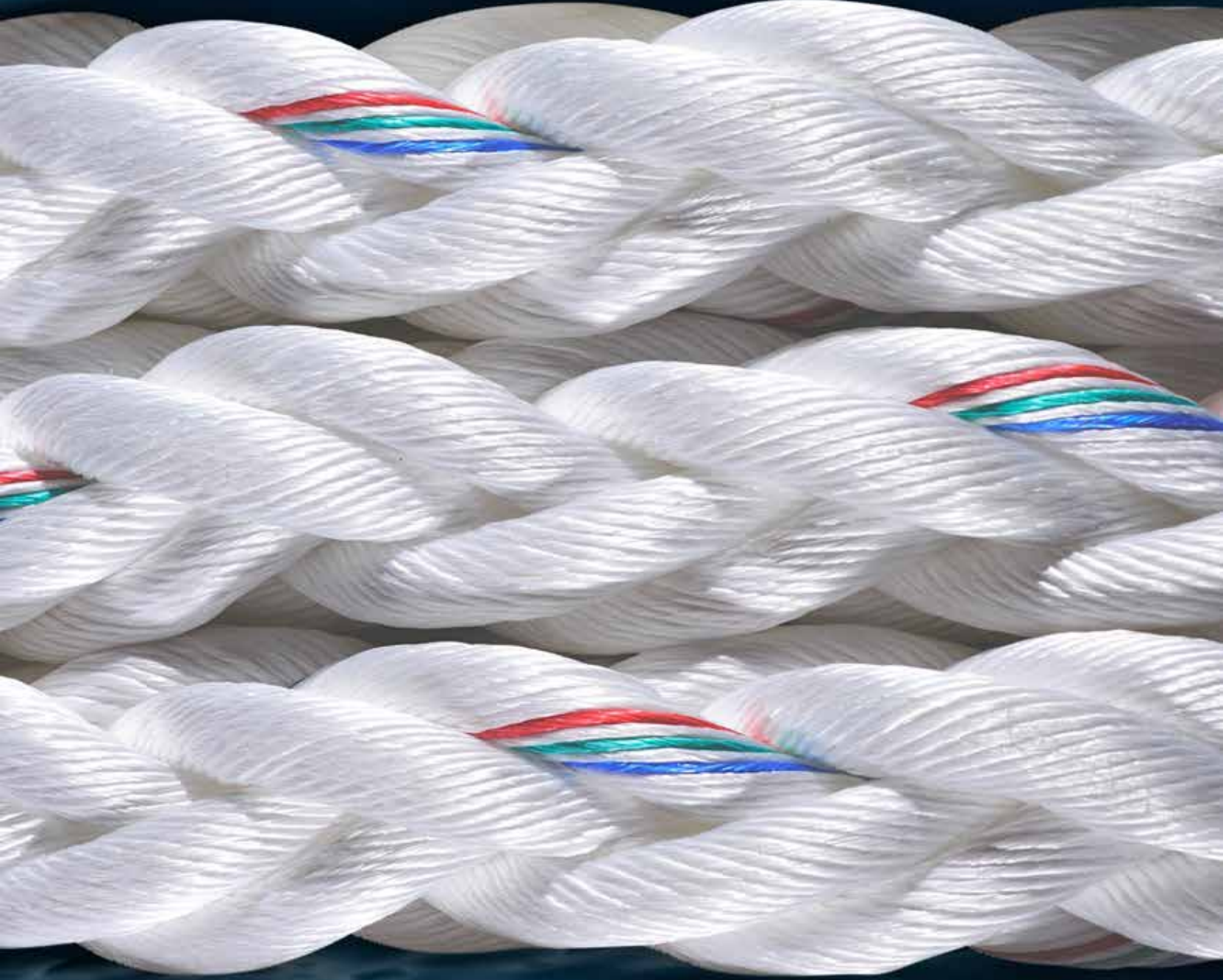
depremden dolayı düştü, mart ayında da biraz düşüş var, ama yılsonunda toparlayacağımızı umut ediyorum. Çelik üretimi de başladı, fabrikalar mevcut çalışanlarının yüzde 80'ini korudular. Konteyner kentler tamamlanınca geri dönenler de olacaktır."

RECAİ KARAKAZANCI'DAN DOLANDIRICILIK UYARISI

Son olarak söz alan 36 No'lu Komite Üyesi Recai Karakazancı, yaşadığı bir olay hakkında meclis üyelerini bilgilendirdi. Konuyla ilgili gözlemlerini dile getiren Recai Karakazancı, "Hesaplarda bir takım dolandırıcılık işlerine isimlerimizin karıştığını üzülerek tespit ettim. Sadece benim değil birçok arkadaşımın yaşadığı bir problem bu. Fakat burada kötü olan şu: Hepimizin şirketlerinde kendimizi anlatan çeşitli kurumlardan aldığımız belli belge ve sertifikalarımız var. Maalesef bu sertifikalar oralardan kopyalanarak çeşitli kötü insanların eline geçiyor ve bunları da isim değiştirerek sosyal medyada dolandırıcılık amacıyla kullanıyorlar.

Benim sosyal medya hesabım olmamasına rağmen instagramda telefon satıcısı olarak görünüyorum. Gerekli yerlere müracaat ettim. Birçok kişinin başına gelebiliyor. Odam vasıtası ile konunun hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na, hem de Adalet Bakanlığı'na yansıtılmasını istiyorum, çok önemli bir konu" dedi.

HER DENİZCİ BİLİR Kİ
KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR
EMNİYET DEMEKTİR.



GARWARE

Türkiye Lisanslı Marine Distribütörü,
Özgen Ship Supply güvencesiyle.




GARWARE
TECHNICAL FIBRES

GARWARE MAXIMA

Halatları yüksek çekim gücü ve dış etkenlere
karşı dayanıklılığıyla çetin denizlerdeki güvenceniz!

OZGEN
SHIP SUPPLY

Since 1950, We Care About Your Vessels

sales@ozgenshipsupply.com   /ozgenshipsupply

Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TOBB İSTANBUL KADIN GİRİŞİMCİLER KURULU, TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Nisan Pazartesi günü, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) İstanbul Kadın Girişimciler Kurulu (İKGK) Başkanı Hatice Kal ve Kurul Üyeleri ile İstanbul Ticaret Odası (İTO) Yönetim Kurulu Üyesi Münür Üstün'ün nezaket ve hayırlı olsun ziyaretlerini kabul etti. Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarette, TOBB İKGK Yönetimi, Tamer Kıran ve yönetimine yeni çalışma dönemi için tebrik ve başarı dileklerinde bulundu.

DTO YÖNETİMİ DÖDER'İ AĞIRLADI

Denizci Öğrenciler Derneği'nce (DÖDER), 4 Nisan Salı günü İMEAK DTO'ya nezaket ziyaretinde bulunuldu. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu ve Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Taylan Kalkavan, DÖDER Yönetim Kurulu Başkanı Tunahan Akın ile Yönetim Kurulu Üyesi Doğucan Meriç'i, Oda Merkezinde kabul etti.

ODA YÖNETİMİ, DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ ÜNAL BAYLAN İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Nisan Cuma günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) Beylerbeyi Yerleşkesinde düzenlenen toplantıda bir araya geldi. Toplantıya, KEGM Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Oda Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt ve Adnan Naiboğlu katıldı. Toplantıda, denizcilik sektör sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.

TOBB AFET LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI YAPILDI

TOBB Afet Lojistik Koordinasyon Kurulu toplantısı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığında, 7 Nisan Cuma günü gerçekleştirildi. TOBB İstanbul Hizmet Binasında düzenlenen toplantıda, Kahramanmaraş merkezli depremlerin ardından bölgede lojistiğin doğru bir şekilde kurgulanması, kamu ve STK'lar arasında eşgüdümün sağlanmasına yönelik öneriler değerlendirildi.

TAMER KIRAN TÜRK TİCARET VE SANAYİ ODALARI BİRLİĞİ GENEL KURULU'NA KATILDI

TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, İstanbul'da 7 Nisan Cuma günü düzenlenen, Türk Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği Genel Kurulu'na katıldı. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantıya, Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Macaristan, Türkmenistan ve KKTC iş dünyasından temsilciler iştirak etti.

FETHİYE ŞUBESİNDEN TAMER KIRAN'A NEZAKET ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Nisan Perşembe günü, İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetimi tarafından gerçekleştirilen nezaket ziyaretini kabul etti. Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarete, Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Can Bozkurt, Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkey Tugay, Meclis Başkanı Onur Ugan, Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeleri katıldı.

HUKUK KOMİSYONU DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Nisan Perşembe günü, İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu ve İMEAK DTO Disiplin Kurulu Başkanı Av. Mehmet Hakan Tüfekçi ile beraberindeki heyet tarafından gerçekleştirilen nezaket ziyaretini kabul etti. Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarete, Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Can Bozkurt ve Komisyon Üyeleri katıldı.

DTO YÖNETİMİ EMİTT FUARI'NDA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Nisan Cuma günü, TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde düzenlenen, 26. Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı'nı (EMITT) ziyaret etti. Ziyarete, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt ve Meclis Üyeleri katıldı.

TAMER KIRAN'DAN BAYRAM MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ramazan Bayramı dolayısıyla bir tebrik mesajı yayınladı. Bu yıl Bayramın buruk bir şekilde kutlandığını ifade eden Tamer Kıran, "Kahramanmaraş merkezli depremlerin ardından kaybettiğimiz 50 binden fazla insanın acısını hala yüreklerimizde derinden hissediyoruz. Vefat eden vatandaşlarımıza bir kez daha Allah'tan rahmet, yakınlarını kaybeden depremzede vatandaşlarımıza sabırlar diliyorum. Benzer bir afetin yaşanmaması temennisiyle nice bayramlara sıhhat, afiyet ve huzur içerisinde kavuşmayı niyaz ediyorum" dedi.

ATA YACHT

BLUE BIRD MAEDI MRS ELCIH LINA 2 THALASA
QUEEN OF DATCA

Blue Cruise Takes You Free On Holiday...

MAGNIFICENT PARADISE COVES
OF THE MEDITERRANEAN

RESERVATION



WWW.ATAYAT.COM.TR



[ata_yachting](https://www.instagram.com/ata_yachting)

**13 BEST
DESTINATION**



ATA YACHTING



Sevgiyle Anıyoruz...



Kahramanmaraş merkezli depremlerde hayatını kaybeden öğrencilerimize ve tüm vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, ailelerine ve sevenlerine başsağlığı ve sabırlar diliyoruz.

Depremzedeler için düzenlemiş olduğumuz yardım kampanyamıza vermiş olduğunuz desteklerden dolayı herkese teşekkür ederiz.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI DEPREM BÖLGESİ KALICI KONUT YAPIMI YARDIM HESABI



Kahramanmaraş merkezli depremlerin ardından deprem bölgesindeki en büyük ihtiyaç olan depremzedelere kalıcı-güvenli konutlar sağlanması için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından “El Verin Ev Yapalım” sloganıyla “İş Dünyası Konut Seferberliği Kampanyası” başlatıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, olabildiğince çok depremzedeyi afette yitirdikleri evlerine yeniden kavuşturmak için kampanyaya merkez ve tüm şubeleri adına 75 milyon TL destekle katılıyor.

Kampanyada denizcilik camiasının katkısının daha net görülebilmesi ve bir sinerji yaratabilmek amacıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası adına göndereceğiniz bağışları toplamak için Türkiye Halk Bankası’nda (Halkbank) “İMEAK Deniz Ticaret Odası Deprem Bölgesi Kalıcı Konut Yapımı Yardım Hesabı” adı altında bir bağış hesabı açıldı.

HALK BANKASI KARAKÖY ŞUBESİ
TL IBAN: TR85 0001 2009 1420 0016 0000 54
USD IBAN: TR34 0001 2009 1420 0058 0004 20
SWIFT KODU: TRHBTR2AXXX

Bu kapsamda kampanyaya ilişkin detaylar aşağıda dikkatinize sunulmaktadır:

BAĞIŞ KURALLARI:

- Hayırseverler istediği tutarda bağış yapabilecektir.
- Kredi kartları ile bağış alınabilecektir.
- Hesaplara yatan bağışlar (bağışçı bilgisi ve bağış tutarı) web sitemizden yayınlanacaktır.
- Bağış tutarının tamamı vergi matrahından düşülebilecektir.
- Kampanya hesapları 1 Temmuz tarihine kadar açık olacaktır.

İNŞAAT VE İHALELER:

- Konut yapılacak bölgeler, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından belirlenecektir.
- Arsa tahsisi ve altyapılar Bakanlık tarafından gerçekleştirilecektir.
- Konut yapım ihaleleri, Birliğimiz tarafından gerçekleştirilecektir.
- Yapı denetimleri TOKİ tarafından yapılacaktır.
- İnşa edilecek evler, TOKİ modelinde 105 m² ve 3+1 oda büyüklüğünde olacaktır.
- Her bir blok 20 daireden oluşacaktır.
- İnşaatlar bittikten sonra depremzedelere kura ile teslim edilecektir.
- Bir dairenin inşa bedeli alt yapı ve sosyal donatılar hariç ortalama (tahmini) 1,3 milyon – 1,5 milyon TL olması öngörülmektedir.
- Mahalle, site, blok ya da daire bedelini bağışlanması durumunda, bağışçının arzu ettiği isim verilecektir.

AN APPROACH TO

GREEN SHIPPING CORRIDOR MODELING AND OPTIMIZATION



Download the
publication today!



ODA YÖNETİMİ 26'NCI EMITT FUARI'NI ZİYARET ETTİ

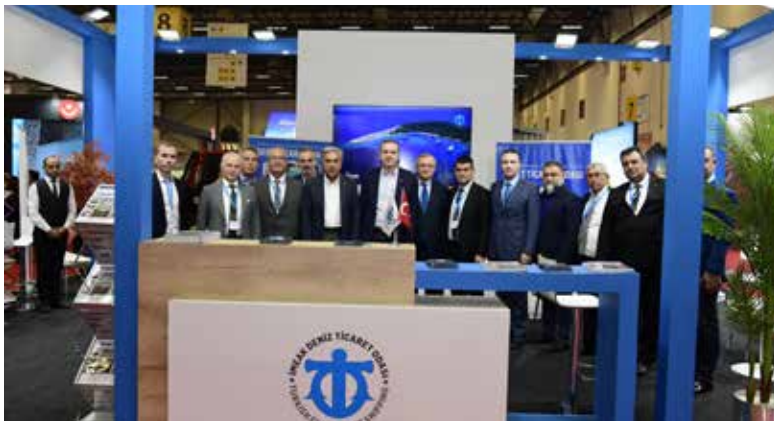
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran başkanlığındaki Oda yönetimi, 14 Nisan Cuma günü TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde düzenlenen, 26'ncı Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı'nı (EMITT) ziyaret etti.



İMEAK DTO'nun standını ziyaret eden DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, burada fuara katılan İMEAK DTO şubelerinin Yönetim Kurulu Başkanları,

Tamer Kiran yaptığı açıklamada, EMITT'in, turizmde ülkemizin en önemli fuarlarından birisi olduğunu belirterek, "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak

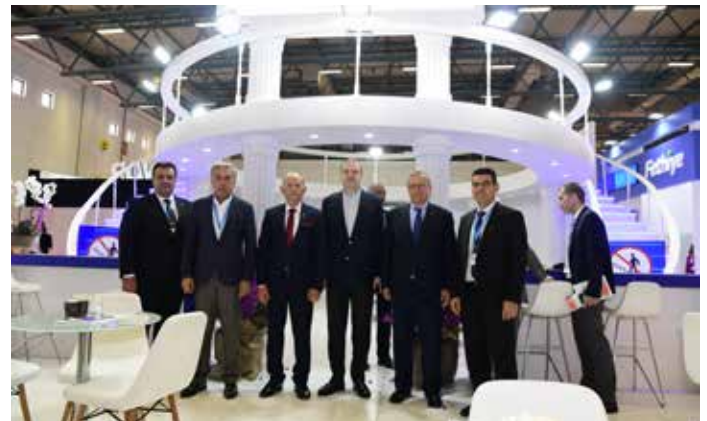
Turizm faaliyetleri içerisinde deniz turizminin önemine işaret eden Tamer Kiran, fuara ilgi ve katılımın da yüksek olduğuna dikkat çekerek, "Burada olmak,

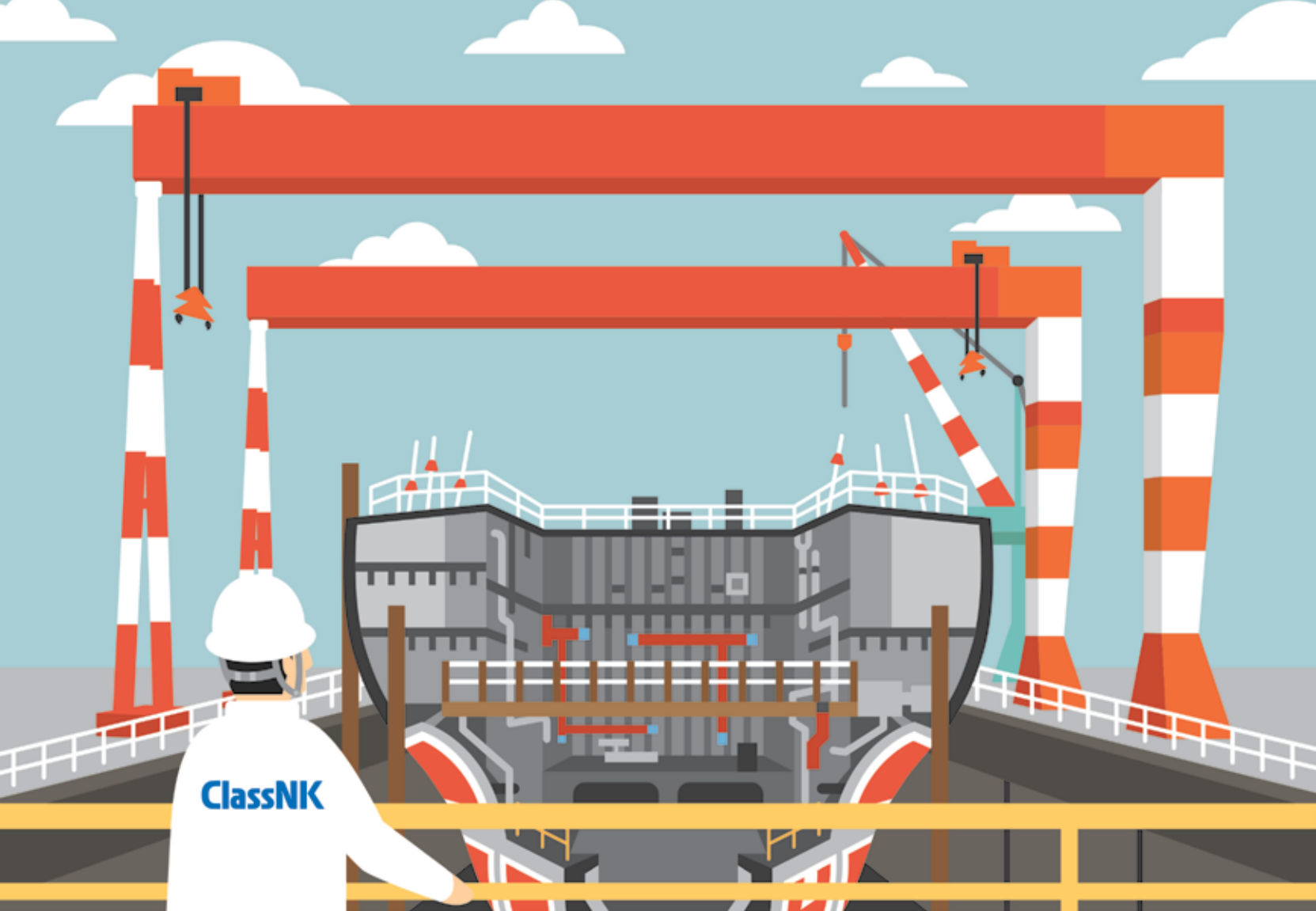


müdürleri ve görevlileriyle bir araya geldi. Ziyarete, DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt ve meclis üyeleri katıldı.

biz de fuarda yerimizi aldık. Deniz turizmi ile doğrudan alakalı İskenderun, Antalya, Fethiye, Bodrum ve Marmaris şubelerimiz tam kadro burada bizleri temsil ettiler" dedi.

bayrak göstermek önemli. Hem Odamızın tanıtımı ve bilinirliği, hem de deniz turizmi ile iştigal eden şubelerimizin kendilerini tanıtımları açısından güzel bir fırsat oldu" diye konuştu.





Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 100 flag States, management system certifications based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.



www.classnk.com

TAMER KIRAN'DAN 23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI MESAJI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı için bir kutlama mesajı yayınladı.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın mesajı şöyle:
Millet egemenliğinin ve demokrasimizin en önemli sembolü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 103. yıldönümü ile 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı birlikte kutlamanın mutluluğunu yaşıyoruz.

Vatanımızın işgal edildiği, milletimizin özgürlüğüne ve geleceğine kastedildiği bir dönemde 23 Nisan 1920 açılan Büyük Millet Meclisimiz, İstiklal mücadelesine öncülük etmiş, tarihe örnek bir bağımsızlık mücadelesi vererek yurdumuzu işgalden kurtarmış ve ulus egemenliğine dayanan Cumhuriyetimizin kurulmasını sağlamıştır.

"Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir" ilkesi ile kurulan TBMM, 100 yıllık Cumhuriyet tarihimiz boyunca millet egemenliğinin, demokrasinin ve bağımsızlığımızın sembolü olmuş, ülkemizin kalkınması, gelişmesi, büyümesi yolunda tarihi kararlara imzasını atmıştır.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 23 Nisan gününü geleceğimizin teminatı olan çocuklarımıza Bayram olarak hediye ederek, çocuklara verdiği değeri ve duyduğu güveni göstermiştir. Dünyanın büyük bir hızla değiştiği günümüzde yetişmiş insan gücü büyük önem arz etmektedir. İnaniyorum ki; çocuklarımız vatan ve millet sevgisi taşıyan, dürüst,

saygılı, çalışkan, bilime ve teknolojiye açık bireyler olarak yetişerek kendilerine duyulan büyük güven ve umudu boşa çıkarmayacaklar, ülkemizin çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmasında üzerlerine düşen görev ve sorumlulukları tam olarak yerine getireceklerdir.

Kurtuluş savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile bu toprakları vatan yapan tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, yarınlarımız olan çocuklarımızın 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutluyorum.

NATO MÜKEMMELİYET MERKEZİ KOMUTANLIĞI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 30 Mart Perşembe günü, merkezi İstanbul'da bulunan Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Komutanlığı (NATO MARSEC COE) heyetinin nezaket ziyaretini kabul etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın merkez binasında gerçekleşen ziyarete, Direktör Deniz Albay Sümer Kayser ile merkezde görevli Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Portekiz'li subaylardan oluşan heyet katıldı. Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Komutanlığı (MARSEC COE), 8 Haziran 2020 tarihi itibarıyla NATO'ya akredite

olarak uluslararası askeri kuruluş statüsüne ulaştı. Türkiye'nin NATO'ya akredite olan ikinci kuruluşu olan merkez, NATO'nun ise 26'ncı mükemmeliyet merkezi olma özelliğini taşıyor. Türkiye'nin çerçeve ülke, Portekiz, Romanya ve Yunanistan'ın sponsor ülke olduğu çok uluslu bir yapı olan merkez, ülkelerin birikimini bir araya getirecek bir yapı içerisinde, deniz güvenliği paydaşları (devlet, üniversite, özel sektör ve savunma sanayii) arasında çok uluslu ve kurumlar arası iş birliği ile diyalogun oluşturulmasını amaçlıyor.

Uluslararası deniz güvenliği askeri projelerinde liderlik yapması beklenen merkez, aynı zamanda Türkiye'nin tezlerini

NATO platformlarında çok daha güçlü seslendirmeye devam ediyor. Merkez tarafından Türkiye'nin savunma sanayi ve akademik potansiyeli NATO ülkeleri ile paylaşılırken, NATO'nun köklü ve sadık bir müttefiki olan Türkiye'nin NATO içerisindeki katkı ve görünürlüğü artırılıyor. NATO'nun deniz güvenliğine yönelik çabaları desteklenecek ve NATO'nun bu yöndeki dönüşümüne katkı sağlanacak merkez ile ittifakın deniz yapılanmasının güçlendirilmesine katkıda bulunulacak. Deniz güvenliği alanında bir çekim merkezi olması amaçlanan merkezin, Türkiye'nin dünyaya açılan bir penceresi olarak marka bir uluslararası askeri kuruluş olması hedefleniyor.

Ballast Water Treatment System Retrofits Over 40 Countries in the world **Over 250 Vessels**



- We would like to announce that SEFT Engineering Retrofit Team has completed 250th ballast water treatment system retrofit project since BWTS convention entered into force.
- We have retrofitted different types of vessels in different sizes from yachts to Cargo Vessels, from new buildings to existing vessels, we have received a good track record of references also in different types of BWT Systems.
- We would like to thank ship-owners, shipyards selected us as their solution partner, BWTS Manufacturers for their corporative approach during all mentioned challenging projects.



f @ m t w v /seftengineering

Sanayi Mh. Teknopark Blv. No: 1/4A Kat: 2, Kapi No: 303 Pendik / İSTANBUL
Tel: 0 216 447 28 00 (Pbx) **Fax:** +90 216 447 28 01
info@seft.com.tr • www.seft.com.tr

ALIAĞA ELLEÇLEMEDE BİRİNCİ SIRADA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Nisan ayı Olağan Meclis Toplantısı, meclis başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında, yönetim kurulu ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi, meclis başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında hizmet binası toplantı salonunda gerçekleştirilen Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısında geçen ayın toplantı zabıtları ve mart ayı mizanı oy birliğiyle onaylandı. Mart ayı faaliyet raporunun paylaşıldığı meclis toplantısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Birol Akgöz'ün konuşması ile devam etti.

Büyük deprem felaketinin yaralarını ülke ve Oda olarak sarmaya devam ettiklerini belirterek konuşmasına başlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Birol Akgöz, TOBB'un 'EL VERİN, EV YAPALIM' sloganıyla başlattığı kampanyaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez ve tüm şubeleri adına 75 Milyon TL destekle katılım sağladığını hatırlattı. Oda adına gönderilecek bağışları toplamak için Halk Bankası'nda "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deprem Bölgesi Kalıcı Konut Yapımı Yardım Hesabı" adı altında bağış hesabı açıldığını belirten Akgöz, denizcilik

sektörünün yardımlarını bu hesaba yapmasını talep etti.

Aliağa limanlarında kaydedilen 2023 yılının ilk 3 aylık dönemindeki konteyner ve yük istatistiklerine değinen Birol Akgöz, Aliağa Limanlarında TEU bazlı elleçlenen konteyner trafiğine bakıldığında geçen senenin aynı dönemine oranla, Aliağa'nın ilk 5 sırada bulunan diğer limanlara göre düşüş göstermeyen tek liman başkanlığı konumunda olduğunu belirtti.

Birol Akgöz konuşmasının devamında şunları kaydetti: "2023 yılının ilk 3 ayında toplam elleçleme grostonu geçen senenin aynı dönemi ile kıyasladığımızda 2022 yılına göre yaklaşık % 7 artış ile en yüksek artış gösteren liman başkanlığı olmuştur. 2023 yılı Ocak – Mart aralığında toplam 30 milyon 908 bin 355 ton olmuştur. 2023 yılı ilk 3 ayında toplam elleçlenen net ton 19 milyon 840 bin 59 ton olmuştur. Bu tonaj Aliağa'yı Türkiye'de 1. sırada yük elleçleyen liman konumunda tutmuştur. Geçen seneye

oranlandığında ise çok küçük bir düşüş gözlenmektedir. Aliağa Limanlarına yılın ilk 3 ayında toplam uğrak yapan gemi sayısı 1556 adet olmuştur. 2022 yılının aynı döneminde ise 1447 gemi uğrak yapmış olup gemi uğrak sayımız geçen yıla oranla yüzde 7 artış göstermiştir. Bu rakamlarla Kocaeli'nden sonra 2. sıramıza korumaya devam ettik. Bu sonuçlar gösteriyor ki; önümüzdeki süreçte de Aliağa olarak kararlılıkla çalışmaya, üretmeye ve ülkemiz ekonomisine katkı sağlamaya devam edeceğiz."

Toplantının son bölümünde 05-16 Nisan 2023 tarihleri arasında İtalya'nın Garda Gölü'nde gerçekleşen ve dünyanın birçok ülkesinden toplamda 225 sporcunun katıldığı Techno 293 Avrupa Şampiyonası'nda mücadele eden ve Türkiye'ye Avrupa Şampiyonluğu kazandıran Cunda Rüzgar Sörfü ve Yelken Spor Kulübü sporcularına başarılarından dolayı plaket takdiminde bulunuldu.

Cunda Rüzgar Sörfü ve Yelken Spor Kulübü sporcularından Nurhayat Güven 9 ülkeden 31 sporcunun yarıştığı Techno 293 U17 Kızlar kategorisinde Avrupa Şampiyonu olurken, yine 9 ülkeden 38 sporcunun yarıştığı Techno 293 U17 Erkekler kategorisinde 9. sırada Orhan Emre Kandemir, Techno 293 U13 Genel klasmanında 12. sırada Toprak Doğan, 15. sırada Eşref Jale, 24. sırada Mert Toygar ve Cunda Windsurf Milli Takım Antrenörü Sayın Buğra Mehmet Kandis'e, Oda Meclis Başkanı İsmail Önal, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, Meclis Başkan Yardımcısı Numan Eşiyok, Yönetim Kurulu Üyesi Birol Akgöz ve Meclis Üyesi Ali Jale tarafından plaket takdim edildi.

(DTO Aliağa Şubesi)



SGS Türkiye olarak; müşteri sahalarında su altı denetleme yaparak hizmetlerimize son teknolojinin entegre edilmesini sağlıyoruz. Su altında görsel kontrol ve tespit yapılabilmesi için yüksek çözünürlüklü görsel kameraya sahip, 4K video kaydı yapabilen ve 6.000 lümen aydınlatma özelliğine sahip su altı aracımızla (ROV) gerekli kontrolleri zamandan da tasarruf ederek tamamlayabiliyoruz.

- Petrol ve Gaz Açık Deniz Boru Hatları Kontrolü
- İskele Ayakları Kontrolü
- Su Altı Gemi Muayeneleri
- Çevresel Araştırmalar
- Su Altı Ekipman Kontrolü

Biz SGS'yiz - dünyanın lider gözetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak 97.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.650'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan 300'den fazla limanda faaliyet gösteriyoruz.

“ANTALYALI DENİZCİLER OLARAK YENİ SEZONA HAZIRIZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi 7. Olağan Meclis Toplantısı, Odanın Meclis Toplantı Salonu'nda gerçekleştirildi.



Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in açılış konuşmasıyla başlayan toplantıda DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, yapılan faaliyetler hakkında Meclisi bilgilendirdi.

Toplantıya katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Antalya Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Muhammet Alper Keçeli, Sahil Güvenlik Grup Komutanı SG Albay Murat Sezgin, İl Kültür Turizm Şube Müdürü Serpil Dönmez, Sahil Güvenlik Bot Komutanları SG Üsteğmen Gürkan Kantaroğlu, SG Üsteğmen Mehmet Nami Korkmaz ve SETUR Antalya Liman İşletmeleri Müdürü Ziya Baykal; meclis üyelerinin sorularını cevaplarken, istek ve önerilerini de notlarına alarak çözüm için harekete geçeceklerini söylediler.

Turizm sezonunu açacaklarını hatırlatarak konuşmasına başlayan DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

Ahmet Çetin, iyi bir sezon geçirme temennisinde bulundu. Sezon öncesi her yıl olduğu gibi bu yılda çalışmalarında her zaman destek veren kamu ve sektör paydaşı kurumlarındaki yetkililerle bir araya geldiklerini belirten Ahmet Çetin, “Denizci dostlarımızın istek, öneri ve şikayetlerini dile getirdiler, çözüm yolları bulma noktasında açıklamalar yaptılar, notlarını aldılar. Kendilerine çok teşekkür ediyorum. Deniz Ticaret Odası olarak her zaman denizci dostlarımızın yanındayız” diye konuştu.

2023 yılı için 16 milyon civarında bir yabancı turist Antalya'ya geleceğini ifade eden Ahmet Çetin, deniz paydaşları olarak, misafirlerini en iyi şekilde ağırlamak adına tüm hazırlıklarını tamamladıklarını ifade etti.

Genç nesillere denizciliği tanıtmak ve denizcilik bilinci oluşturmak amacıyla Antalya şubesi tarafından planlanan "Torooslardan Akdeniz'e" projesinin nisan

ayında hayata geçirildiğini kaydeden Ahmet Çetin, şöyle devam etti: "Milli Eğitim Müdürlüğü'nün onayıyla 12 okulun dahil edildiği projede toplam 370 öğrenci için SETUR Marina İşletmeleri, QTerminals Antalya Liman İşletmeleri ve Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi gezisi düzenlenmiştir.

Geziye katılan öğrencilerimize odamız tarafından katılım belgesi ve nutuk kitabı, QTerminals Antalya Liman İşletmeleri tarafından da çeşitli hediyeler takdim edilmektedir. Amacımız projenin devamı ile çok sayıda öğrencimizi denizle tanıştırmak olacaktır.”

Toplantıda, Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi organizasyonu ile deprem bölgesine gönderilen yardım gemisine katkılarında dolayı Yönetim Kurulu üyeleri Özgür Sert ve Varol Çakır'a teşekkür plaketi takdim edildi.

(DTO Antalya Şubesi)

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

YUSUF ÖZTÜRK: TÜRKİYE’NİN İHRACATA İHTİYACI VAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Nisan ayı Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Argun Gündüç başkanlığında toplandı. Mecliste denizcilik sektöründeki gelişmelerle ilgili bilgi veren Şube Başkanı Yusuf Öztürk, kruvaziyer turizmi sektöründe güzel haberler gelmeye devam ettiğini belirtti.



Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün açıkladığı istatistiklere göre, toplam yük miktarının yüzde 6,6; elleçlenen konteynerin ise yüzde 5,8 azaldığına değinen İMEAK DTO İzmir Şube Başkanı Yusuf Öztürk, pandemi döneminde küresel tedarik zincirindeki bozulmanın etkisiyle Avrupa'nın tedarik merkezi haline gelen Türkiye'nin, Çin'in yeniden dünya pazarlarına dönmesi, Türk ihracatçısının rekabetçi olmaktan çıkması nedeniyle, tedarikçi konumunu korumakta zorlandığını belirtti. İhracatın yüzde 50'sinin Avrupa'ya olduğu düşünüldüğünde lojistik açısından Türkiye'nin önemli bir noktada olduğunu belirten Yusuf Öztürk, "Bu avantajımızı fazlaca kullanamaz hale geldik. Ümit ediyorum ki durum değişir ama ihracatçılarımızın beklentilerinin bir miktar karşılanması gerekiyor. Türkiye'nin ihracata ihtiyacı var" dedi.

Konteyner navlun fiyatlarında 2022 yılında başlayan düşüş eğiliminin

azaldığını ifade eden Öztürk, ancak gemi sahiplerinin verdiği rekor seviyedeki yeni gemi siparişlerinin kapasitede aşırı büyüme yarattığına dikkat çekti. Öztürk, "Konteyner taşımacılığında küresel hatların yeni gemileri piyasaya sürmesi, navlunların bir miktar daha geriye düşürebilecek. Hurdaya çıkacak gemiler de var. Gemi sahipleri bunu yavaşlatmaya çalışıyorlar ama konteyner piyasalarında bir dengesizlik olacak" diye konuştu.

Kruvaziyer sektöründeki gelişmelerden bahseden Öztürk, "Deniz turizmi sezonu başlarken, kruvaziyer turizmi sektöründe güzel haberler gelmeye devam ediyor. Bodrum Yolcu Limanı'nın homeport olması için yeni girişimler devam ediyor. MSC Cruises, 2023 yılı programında İstanbul Galataport ve Kuşadası Ege Port Limanlarını önemli birer iniş ve biniş limanı olarak rotalarına ekledi. Bugün MSC Musica'da düzenlenen ticaret etkinliğine katıldık. Bu gemi Kuşadası Limanı'na bu sezon 26 sefer

yapacak. MSC Splendida ve MSC Poesia da İstanbul ve Kuşadası seferlerine başlayacak. Bu seferlerin Ege'ye ve ülkemize olumlu yansıtacağından şüphemiz yok. Türkiye'nin de yer aldığı Avrupa pazarının, 2023'te küresel deniz yolculuklarının yüzde 27'sine ev sahipliği yapması bekleniyor" şeklinde konuştu.

Son olarak Limanlar Yönetmeliği'nde yapılan değişikliğe değinen Yusuf Öztürk, şunları söyledi: "Bu yönetmeliğe göre kıyı tesisi bulunmayan noktalarda demirde hizmet verilemeyecek. Sezon başında ve sonunda gemiler yat yükleme ve tahliyesi yaparlar. Bunu Marmaris'te yaparlar. Fakat unutulmuş bir kısım var. Yaz mevsimi kruvaziyer gemilerin trafiğinden dolayı, bu gemileri hareket ettirmeleri gerekiyor. Bu devam ederse Yunan adalarına kaçabileceğini düşündüğümüz bir trafik söz konusu olabilir. Bunun düzeltilmesi için görüşmelere devam ediyoruz".

(DTO İzmir Şubesi)

KOCAELİ ŞUBESİ'NİN MECLİS GÜNDEMİNDE BALIKÇILIK VARDI

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı'nın ana başlığı, 'balıkçılık' oldu. Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, dünya deniz ticaretinden Türkiye ve Kocaeli'nin payının artması gerektiğini ifade ederek, "Almış olduğumuz payın arttırılması, buradaki kıymetli meclisin ve bizlerin en büyük görevi" dedi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Kocaeli Şubesi'nin Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı başkanlığında oda binasında gerçekleşti. Geniş bir katılımla gerçekleşen nisan ayı meclisinin açılış konuşmasını, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı yaptı. Aracı, "Öncelikle tüm İslam aleminin geçmiş Ramazan Bayramını ve 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramını kutluyorum. İnşallah çok daha güzel bayramlara, acısız bayramlara hep birlikte ulaşırız" dedi.

Kürsüye ilk olarak, Kocaeli İl Tarım ve Ormanlık Müdürü Levent Küçük geldi. Küçük, Kocaeli'de ki balıkçılık faaliyetleri hakkında sunum gerçekleştirmeden önce meclise seslenerek, "Kocaeli'de göreve başlayalı yaklaşık 3 ay kadar oldu. Artık Kocaeli'ye sizlerle beraber hizmet edeceğiz. Bu kent için hep beraber elimizden geleni yapacağımızı düşünüyorum, biliyorum" dedi. Kürsüye daha sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı 01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul geldi. Kul, "Öncelikle hepinizin ve İslam Alemi'nin geçmiş Ramazan ve 3 Nisan Bayramını kutluyorum.

Odamız ve birliklerimizle beraber çaba halindeyiz. Gelecek neslimize nasıl bir deniz bırakacağımız ile ilgili yoğun mesai harcıyoruz. Sağ olsun Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, Kocaeli Bölgesi'nde balıkçılığın gelişmesine dair yoğun çalışmalar yapıyor. Şube ile sürekli istişare halindeyiz. Sektörle ilgili Kocaeli'de önemli adımlar atılıyor. Kocaeli'deki balıkçılığın, kısa süre içerisinde eskiden olduğu gibi çok önemli yerlere geleceğine olan inancım tamdır" ifadelerini kullandı. İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Üyesi Ali Sarı da balıkçılık üzerine söz alarak kısa bir konuşma yaptı.

DOĞUSEL: "ÖNCELİĞİMİZ HALA DEPREM"

DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ise konuşmasına, "Meclisimize katılım sağlayan konuşmacılarımıza ve misafirlerimize çok teşekkür ediyorum. Büyük Felaket olarak adlandırdığımız Kahramanmaraş depremlerinin üzerinden 2 buçuk ay aşkın süre geçti. Acılarımız hala taze olsa da, deprem bölgesindeki illerimizde atılan adımların hayatın normale dönmesi adına büyük önem taşıdığını düşünüyoruz. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi olarak önceliğimizin hala deprem olduğunun bilinmesini istiyoruz" şeklinde başladı.

Dış ticaret istatistiklerinde Türkiye genelinde bu yılın Ocak-Şubat döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre ihracat %1,4 artarak 38 milyar \$'a, ithalat ise %15,4 artarak 64 milyar \$'a çıkmıştır. Bu dönemde ihracatın ithalatı karşılama oranı azalarak, %59,1'e gerilemiştir. Kocaeli'nin gemi istatistikleri bilgisini de aktaran



Vedat Doğusel, "2023 yılı ilk üç ayında Kocaeli'ne 632 adet Türk bayraklı gemi, 1.618 adet yabancı bayraklı gemi olmak üzere toplam 2.250 adet gemi uğramıştır. Türkiye'ye uğrayan gemilerin 18'i Kocaeli ilimize aittir. Yüklemede 6 milyon 312 bin ton elleçlenirken, boşaltmada 12 milyon 899 bin ton yük elleçlenmiştir. Toplamda 19 milyon 211 bin ton elleçlenmiş ve Türkiye toplamda %15,3'lük pay almıştır. Konteyner elleçlemesinde, ilimiz toplam 463.286 TEU ile Türkiye genelinde 3. sıradadır. Balıkçılığın, ülkemizde geliştirilmesi anlamında kendilerine çok iş düştüğünü belirten Doğusel, "Bu meclisimizde, balığın da bizim en önemli tüketim maddelerinden biri olduğu ve geleceğimiz konusunda önemli unsurlardan birini teşkil ettiğini anladık. Göreve geldiğimiz günden beri aslında hedeflediğimiz bir şey vardı; Biz Türkiye olarak, dünya deniz ticaretinden yaklaşık olarak %2 civarında bir pay alıyoruz. Biz ülke olarak bir şeyler yapmazsak o pazara başka ülkeler sahip çıkıyor. O yüzden almış olduğumuz payın arttırılması, buradaki kıymetli meclisin ve bizlerin en büyük görevi. Dünyada belki de en iyi balıkçılar bizde, 3 tane denizimiz var" değerlendirmelerinde bulundu.

(DTO Kocaeli Şubesi)



T H O R
MARINE S.A.®

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



**TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE
LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA**

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

İstanbul : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7
D:259 Bakırköy / İstanbul

İskenderun: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay
İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni-Sanayi, Aliaga / İzmir

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr

TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİNİN DÖNÜM NOKTASI: 19 MAYIS 1919

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün Milli Mücadele'yi başlatmak üzere 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak basması ülkemizin kaderini değiştirdi. Mayıs sayımızda her yıl büyük bir coşkuyla kutlanan Milli Mücadele'nin başladığı tarih olan 19 Mayıs'ın hikayesine yer verdik.



Tarihi kaynaklardan derlenen bilgilere göre, Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda demirli Agamemnon Zırhlısı'nda, 30 Ekim 1918 akşamı Mondros Mütarekesi imzalanır. Çanakkale'de Türk askerinin destan yazmasına rağmen, düşman gemileri Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a demirler, 15 Mayıs 1919'da İzmir işgal edilir. Karadeniz Bölgesi ise işgal güçlerinin iştahını kabartmaktadır.

İngiltere, Yunanistan'ın Karadeniz kıyılarında bir Pontus Rum devleti kurma isteğine destek vermektedir. Mondros Ateşkes Antlaşması'nın, "İtilaf Devletleri, güvenliklerini tehdit edecek bir durumun ortaya çıkması halinde herhangi bir stratejik yeri işgal etme hakkına sahip olacaktır" maddesi, Rum çetelerine güç verir. Samsun ve çevresindeki Rumlar, 17-18 Mart 1919 tarihinde Samsun'a asker çıkaran İngilizleri de arkalarına alıp, yaptıkları çete baskınlarıyla kargaşa çıkararak bölgeyi İtilaf Devletleri'nin işgaline açmak istemektedir.

1919 yılının mart ve nisan aylarında Rum çetelerinin saldırıları artmaya başlar ve Türk çetelerinin kargaşa çıkardığı iddia edilerek İngilizler, Osmanlı Hükümeti'ne 21 Nisan 1919'da bölgede asayişin sağlanması için nota verir. "Eğer siz asayişi sağlayamazsanız, biz Samsun'a çıkıp bölgeyi işgal edeceğiz" anlamı taşıyan notanın ardından Mustafa Kemal 9. Ordu Müfettişi olarak görevlendirilir.

İstanbul Şişli'deki evinden 16 Mayıs'ta annesi ve kardeşi ile vedalaşarak ayrılan Mustafa Kemal Atatürk'e, vapura binmeden, "Bandırma Vapuru'nun Karadeniz'de batırılacağı" istihbaratı iletilir. Atatürk, o gün yaşadıklarını şöyle anlatır: "Bir an yalnız kaldım ve düşündüm. Bu dakikada düşmanların elinde idim. Bana her istediklerini yapamazlar mıydı? Beynimden bir şimşek geçti. Tutabilirler, sürebilirler, fakat öldürmek! Bunun için beni Karadeniz'in coşkun dalgaları arasında yakalamak lazımdır. Bu ihtimal mantıklı idi. Ancak benim için artık yakalanmak,

tutuklanmak, sürülmek, düşüncelerimi yapmaktan alıkonmak hepsi ölmekle denk idi. Hemen karar verdim, otomobile atlayarak Galata rıhtımına geldim." Büyük Önder, zihnindeki kurtuluş mücadelesi planlarıyla Bandırma Vapuru ile İstanbul'dan yola çıkar. Bandırma Vapuru, Kız Kulesi önünde durdurulur. İtilaf devletleri askerleri vapurda denetim yaptıktan sonra Bandırma Vapuru yoluna devam eder. Atatürk kaptana dönüp; "Biz Anadolu'ya ne silah, ne de cephaneye götürüyoruz. Biz ideali ve imanı götürüyoruz" der. Mustafa Kemal, kaptan İsmail Hakkı Durusu'ya, sahile yakın bir rota çizmesini söyler. Bandırma Vapuru, üç gün sonra Sinop'a varır. Mustafa Kemal Sinop'ta karaya çıkar. Samsun'a kara yoluyla gitmek için yolun durumunu ve araç sorar. Ancak ne yol, ne araç vardır. Aldığı bu yanıtla Mustafa Kemal ve beraberindekiler tekrar vapura binerler.

SAMSUN'A VARİŞ

19 Mayıs 1919 Pazartesi günü Bandırma Vapuru Samsun sahiline demir atar.



Mustafa Kemal ve arkadaşlarını, ilk olarak Havuzlu İsmail'in kullandığı sandalla Kurmay Binbaşı Mahmut Ekrem Bey karşılar. Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslar tarafından kentin bütün iskeleleri bombalanmış, ancak bir tek kentte sigara üreten Fransızlara ait Reji İskelesi sağlam kalmıştır. Mustafa Kemal ve arkadaşları, Samsun'a ilk adımlarını, diğer adı Reji İskelesi olan Tütün İskelesi'nden atar.

Karakaş Mustafa lakaplı kayıkçının karaya çıkardığı Mustafa Kemal ve arkadaşlarını Samsun'da küçük bir grup karşılar. Karşılama Samsun Mutasarrıfı İbrahim Ethem Bey bulunmamaktadır. Mutasarrıf rahatsız olduğunu belirterek yerine Muhasebe Müdürü Osman Bey'den heyeti karşılamasını ve ağırlama işleriyle ilgilenmesini istemiştir. "Dokuzuncu Ordu Kıtaları Müfettişi ve Padişahın Fahri Yaveri Mirliva Mustafa Kemal Paşa" unvanı ile Mustafa Kemal, Saat 08.00'de Samsun'a ulaşarak görevine başladığına dair İstanbul'a telgraf gönderir. Mustafa Kemal ve arkadaşları kalabalık oldukları için tek otele yerleştirilemezler. Atatürk ve maiyetindekilerden bir kısmı, Jean Ionnis Mantika'ya ait olan "Mantika Palas"ı'a yerleştirilir, diğerleri ise bugünkü Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın yerinde bulunan o zamanki Karadeniz Otelinde kalır.

HAVZA'YA GEÇİŞ VE HAVZA GENELGESİ

Atatürk Samsun'da 6 gün kalır, 25 Mayıs'ta Havza'ya geçer. İngilizleri şüphelendirmemek için Atatürk, böbrek sancılarının arttığını ve Havza'nın kaplıcalarının kendisine iyi geleceğini belirterek kentten ayrılır. Atatürk ve arkadaşları, eski bir araçla Havza'ya doğru yola çıkar. Yollar bozuktur ve

araç birkaç kez arızalanır. Araçtan inen Atatürk ve arkadaşları, doğanın güzelliğine kendilerini kaptırarak bir süre "Dağ başını duman almış, gümüş dere durmaz akar, güneş ufuktan şimdi doğar, yürüyelim arkadaşlar" marşını söyleyerek yol alır.

Mustafa Kemal, Havza'da Mesudiye Otelinde, beraberindekiler ise Ali Osman Ağa'nın konağında ağırlanır. Atatürk, Havza'da Milli Mücadele'yi örgütlemek için uygun ortamı bulur. İlk Müdafai Hukuk Cemiyeti, Havza'da kurulur. Teşkilat, ilk toplantısını "Taş Mektep" yani şimdiki Merkez İlköğretim Okulu'nda yapar. İlk miting Havza'da yapılır. Mustafa Kemal Paşa'nın talimatıyla gerçekleştirilen mitingde, İzmir'in işgali protesto edilir. İlk genelge yine Havza'da yayımlanır, 28 Mayıs'ta yayımlanan Havza Genelgesi, tüm valilikler, kolordu komutanlıkları ve bağımsız mutasarrıflıklara gönderilir. Havza Genelgesi, Atatürk'ün Samsun'a çıktıktan sonra ilk resmi tepkisi olması dolayısıyla tarihte büyük öneme sahiptir. Atatürk, bu genelgeyle halkın işgallere tepki göstererek, milli bilincin uyandırılmasını amaçlamıştır.

Bir sonraki durağı Amasya olan Mustafa Kemal, 18 gün boyunca Havza'da Milli Mücadele için önemli adımlar atar. Havza'daki hareketlilikten haberdar olan İngilizlerin yaptığı baskı ile Mustafa Kemal 8 Haziran'da İstanbul'a geri çağırıldı. İstanbul ile yapılan telgraf görüşmelerinde ip koptu ve Mustafa Kemal, 9 Temmuz'da askerlik görevinden istifa etti. Mustafa Kemal, artık sivil bir önderdi. Atatürk'ün orduya, vilayetlere ve millete resmi göreviyle beraber askerlik



mesleğinden istifasını bildiren genelgesi şöyle: " Mübarek vatan ve milleti parçalanmak tehlikesinden kurtarmak için açılan milli savaş uğrunda milletle beraber, serbest surette çalışmaya resmi ve askeri sıfatım artık engel olmaya başladı.

Bu mukaddes gaye için milletle beraber sonuna kadar çalışmaya mukaddesatım adına söz vermiş olduğundan pek aşığı bulunduğum yüksek askerlik mesleğinden bugün veda ve istifa ettim. Bundan sonra mukaddes milli gayemiz için her türlü fedakarlıkla çalışmak üzere milletin sinesinde bir ferd-i mücahit suretiyle bulunmakta olduğumu arz ve ilan ederim."

Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışı ve Kurtuluş Mücadelesi'ni başlatışı, Cumhuriyet'in ilanından sonra 1938 tarihine kadar "Gazi Günü" adıyla Samsun'da yerel olarak kutlanır. Daha sonra ise Atatürk'ün Milli Mücadele'yi başlatmak üzere 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak basması, 20 Haziran 1938'de çıkarılan bir kanunla milli bayram olarak kabul edilir.

Atatürk "doğum günüm" dediği 19 Mayıs kutlamalarına sadece bir kez katılabiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolun ilk durağı kabul edilen bu olay Türk tarihindeki dönüm noktalarından birisidir. 19 Mayıs 1919 günü millî bağımsızlığa, çağdaşlaşma ve demokratikleşmeye giden yolun ilk adımıdır. Atatürk'ün 104 yıl önce Samsun'da yaktığı meşale yolumuzu aydınlatmaya devam ediyor. 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı kutlu olsun...

HEPİMİZİN ODASI OLMAK İÇİN GELDİK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şube Başkanları, gerçekleşen seçimlerin ardından buldukları bölgedeki mevcut durum ve hedefleriyle ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirmelerde bulunuyorlar. Alfabetik sırayla her ay bir bölgemizin şube başkanını sayfalarımıza taşıyoruz. Mayıs sayımızın konuğu, Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şube Başkanımız Oğuz Ünlüer... Oğuz Ünlüer görev süresince yapacaklarını ve bölgenin hali hazırdaki yapısı ile ilgili bilgileri paylaştı.



OĞUZ ÜNLÜER

**İMEAK DTO KDZ. EREĞLİ (BATI KARADENİZ BÖLGESİ)
ŞUBESİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

9 Ekim 2022 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi seçimlerini gerçekleştirdik. "Hepimizin Odası" sloganıyla çıktığımız bu yolda üyelerimizin teveccühü ile 2022-2026 döneminde bu göreve layık görüldük. Göreve başladığımız ilk günden itibaren 5 ili kapsayan bölgemizde yoğun ziyaret programları gerçekleştirdik. Üyelerimizle iç ve dış paydaşlarımızla toplantılar gerçekleştirdik. İlk etapta kısa vadede gerçekleştirilebilecek sorunları tespit ederek, bu sorunlara odaklandık. 2023 yılı içerisinde bölge planı oluşturarak, uzun vadede bölgemiz için bir yol haritası oluşturmaya ve bu doğrultuda çalışmalarımızı yürütmeye başladık.



Şubemiz, 2003 yılında kurulmuştur. Faaliyet alanımızda Zonguldak, Bartın, Karabük, Düzce ve Sakarya illeri bulunmaktadır. Bölgemiz doğuda Bartın/ Kurucaşile, batıda Kocaeli/ Kefken'e kadar uzanan 280 km uzunluğunda bir kıyı şeridinde sahiptir. Bölgemizde ağırlıklı olarak demir çelik sanayisi bulunmaktadır. Gemi inşa sektörü önemli sanayi kollarımızdan biridir. Bölgemizdeki tersaneler, Türkiye'nin en büyük toplam alana sahip tersaneleri arasındadır.

Batı Karadeniz, Türkiye'nin en büyük balıkçılık merkezlerinden birisidir. 20 adet trol ve 75 adet voli teknesi başta olmak üzere 800'den fazla balıkçı teknesi ile yılda yaklaşık 16.000 ton balık karaya çıkarılmaktadır. Balıkçılık sezonunda dışarıdan 150'den fazla balıkçı teknesi avlanmak için bölgemize gelmektedir. Bölgede bulunan 100.000 kasalık soğuk hava deposu sektöre hizmet vermektedir. Alaplı-Ereğli deniz bölgesi, yeryüzü şeklinin sağladığı coğrafi envanter ile hâkim rüzgârdan korunaklı bir konumdadır. Karadeniz için nadir bulunan

bir alan statüsünde olan bölgemizde kültür balıkçılığı projesi başlatılmıştır. Projenin hayata geçirilebilmesi için odamız gerekli desteği vermektedir. Proje ile Türk Somonu olarak belirlenen ürün çeşidinde kültür balıkçılığı yetiştiriciliğine yönelik ilk etapta yaklaşık 30 bin ton üretim, 35 milyon dolar tutarında yatırım yapılması, 250 kişinin doğrudan istihdamı ve yıllık 200 milyon dolar civarında ihracat hedeflenmektedir.

LİMANLARIMIZ

Göreve geldiğimiz ilk günden itibaren bölge limanlarımızın kapasitelerinin artırılması, mevcut alt ve üstyapılarının iyileştirilmesi konusunda yoğun bir şekilde çalışmaktayız. Bölgemizde bulunan 6 limanda yıllık yaklaşık 45 milyon ton yük elleçleme kapasitesi bulunmaktadır. Bölge limanlarımıza ağırlıklı olarak demir cevheri ve kömür gelmektedir. İşlenen hammadde, demir ve çelik ürünü olarak ihraç edilmektedir. Filyos Limanı'nın kullanımının 3'üncü şahıslara açılmasıyla bölge kapasitemiz yıllık yaklaşık 70 milyon tona ulaşacaktır.



ÖNCELİKLERİMİZ NELER OLACAK?

Dünya genelinde son yıllarda gittikçe artan gıda ve enerji ihtiyacı nedeniyle denizel ekonomi potansiyeli üzerinde daha fazla durulmaya başlanmıştır. Mavi büyüme olarak adlandırılan bu yaklaşım kapsamında Karadeniz'e 280 km kıyısı olan Batı Karadeniz Bölgesi'nin de önemli bir potansiyele sahip olduğu bilinmektedir. Türkiye'nin en büyük doğalgaz rezervi

önceliklendireceğimiz konular arasında yer almaktadır.

BÖLGEMİZDE KRUVAZİYER TURİZMİNİ GELİŞTİRECEĞİZ

Amasra Limanı'nın altyapı çalışmalarının tamamlanmasının ardından ilk kez 2022 yılında yurtdışından kruvaziyer gemileri gelmeye başlamıştır. Gemilerin sayısının artırılması için tanıtım ve iş birliği



Karadeniz'de bulunmuştur. Hidrokarbon kaynaklarının yaratacağı fırsatlardan yararlanılması ve denizel enerji üretim yöntemlerinin araştırılması yeni dönemde

faaliyetleri başlattık. Mayıs ayı içerisinde Türkiye'nin önemli kruvaziyer limanlarına ziyaretler gerçekleştirerek Ereğli ve Zonguldak Limanlarının da kruvaziyer

destinasyonu olması yönünde çalışmalar gerçekleştireceğiz. 2023 yılı içerisinde Zonguldak ya da Ereğli limanlarına kruvaziyer gemisi yanaştırmak öncelikli hedeflerimiz arasındadır. 2002 yılından 2019 yılına kadar bölgede konaklama tesislerine geliş sayısı %196, geceleme sayısı ise %234 artış göstermiştir. Fakat bu artışa rağmen bölgenin turizm sektöründen aldığı pay potansiyelleri dikkate alındığında henüz yeterli seviyede değildir. Bölgenin turizmden aldığı payın artırılması, daha nitelikli bir ziyaretçi kitlesine ulaşılması ancak bölge potansiyellerinin güçlü olduğu, farklılaştığı veya öne çıkabileceği alanlarda çalışmalar yapmakla mümkün olacaktır. Bu yönlere odaklanmaya çalışacağız.

TERSANELERİMİZ ESKİ GÜNLERINE DÖNÜYOR

2008 yılına kadar Karadeniz Ereğli'de tersanecilik, istihdam ve gelir yaratmada çok önemli bir sektörken, küresel sektör sorunları nedeniyle düşüş yaşamıştır. Son yıllarda yeni altyapı ve işletme yatırımlarıyla tekrar canlanmaya başlayan sektörün, Tuzla tersanelerinin desantralizasyonu ile yeniden hareketlenmeye başlaması beklenmektedir. Yapılacak yatırım ve sağlanacak imkânlarla Karadeniz Ereğli Tersaneler Bölgesi'nin canlandırılarak tekrar tersanecilik üssü olması hususunda tüm gücümüzle çalışacağız. Bununla beraber geleneksel ahşap el işçiliği ile yat ve tekne üretimi ve metal yat üretimi faaliyetlerine ilişkin bir üretim kültürü ve altyapısı da mevcuttur. Bu kapsamda Kurucaşile, Bartın Merkez, Ereğli ve Alaplı'da bu sektörün halen önemli yatırımları bulunmaktadır. Ortak kullanım, altyapı ve üretim yatırımları ile sağlanacak desteklerle sektörün gelişimini ve tesisleşmesini sağlamak, üretim ve katma değerlerini arttırmak yine öncelikli konularımız arasında olacaktır.

TÜRKİYE'NİN GÖZBEBEĞİ, FİLYOS PROJESİ

Filyos Vadisi Projesi, Batı Karadeniz Bölgesi'nin ekonomik kalkınmasını tetikleyecek, bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde tanınmasını ve yatırım çekmesini sağlayacak en önemli projelerdendir. Bünyesinde Filyos Endüstri



Bölgesi, Filyos Serbest Bölgesi, Serbest Bölge Gelişme Alanı ve Uluslararası nitelikteki Filyos Limanı'nı barındıran, Türkiye'nin artan dış ticaret açığını azaltmak ve bölgesel bir aktarma merkezi olmasını sağlamak için planlanan proje, Türkiye'nin en büyük yatırımları arasında yer almaktadır.

Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesinin Batı Karadeniz'deki Sakarya Gaz Sahası alanında yer alan kuyularda bugüne kadar



710 milyar metreküp kullanılabilir rezerv keşfi yapılmış ve Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından kamuoyuna duyurulmuştur. 1 trilyon dolar piyasa değerine sahip bu rezerv keşfi, Karadeniz'de bugüne

dek gerçekleştirilen en büyük doğal gaz keşfidir.

Sakarya gaz sahasında bulunan hidrokarbon rezervleri Filyos'tan karaya çıkarılacağı için deniz altına yaklaşık 170 km boru döşeme çalışmaları tamamlanmıştır. 20 Nisan 2023 tarihinde Cumhurbaşkanımızın katıldığı törenle ilk gazın ateşi yakılmış, ulusal dağıtım ağına bağlanmıştır. Doğalgaz çıkarma projesi iki fazdan oluşmakta olup günlük 10 milyon metreküp kapasiteli ilk faz kullanılmaya başlanmıştır.

Daha sonraki yıllarda hayata geçecek olan projenin ikinci fazı, günlük 40 milyon metreküp kapasiteli olarak öngörülmüş olup muhtemel yeni rezervlerle birlikte bu kapasitenin değişebileceği değerlendirilmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2016 yılında inşaatına başlanılan Filyos Limanı, 25 milyon ton kapasiteye sahiptir. 2 bin 450 metre mendirek, 3 bin metre rıhtım boyu, 19 metrelik drafta sahip limanın altyapı çalışmaları 2021 yılı sonu itibarıyla tamamlanmıştır. Zonguldak açıklarında bulunan doğalgaz rezervi nedeniyle

liman hâlihazırda lojistik ihtiyaçlar ve operasyonlar için TPAO ve TPAO-OTC tarafından kullanılmaktadır. Limanın uzun vadede ticari faaliyete de başlaması beklenmektedir. 2020 yılında Dünya Bankası kredisi onaylanan Türkiye Demiryolu Lojistiği İyileştirme Projesi kapsamında Filyos Limanı'na yaklaşık 12 km iltisak hattı bağlantısıyla limanın ulusal demiryolu ağına entegrasyonun sağlanması hedeflenmektedir

Proje hayata geçmesiyle; bağımlı ekonomik yapıya sahip olan Batı Karadeniz Bölgesi'nin kalkınmasının ivme kazanacağı, artacak olan üretim, istihdam ve ihracat değerleriyle önemli ölçüde ekonomik hareketlenme sağlanacağı beklenmektedir. Gelişmeler bölgenin yakın gelecekte bir cazibe merkezi olacağına işaret etmektedir. Dolayısıyla, bölgenin de bu gelişmelere ayak uyduracak ve en üst düzeyde yarar sağlayacak aksiyonları alması ve bunları hızla hayata geçirmesi büyük önem arz etmektedir. Proje kapsamında ihtiyaç duyulacak insan kaynağının eğitilmesi, tedarikçi ekosistemin gelişerek yerel ekonomiye daha fazla katkı sağlanması, istihdamı sağlanacak kişilerin iskanı için mekânsal planlama çalışmaları ve altyapının güçlendirilmesine yönelik yerel çalışmalar ve hazırlıklara da hız verilmesi gerekmektedir. Devam eden ulaşım ve altyapı gibi büyük ölçekli projelerin tamamlanması, planlanan projelere zaman kaybedilmeden başlanması için lobi faaliyetlerinin de önemi oldukça yüksektir.

280 km kıyı şeridine sahip Batı Karadeniz Bölgesi için deniz, çok önemli fırsatlar ve kaynaklar sunmaktadır. Bölgede önemli kalkınma fırsatları yer almaktadır. Bölgede demir/çelik sanayisi, deniz taşımacılığı, gemi inşa, turizm, balıkçılık gibi birçok alanda denizden aktif olarak faydalanılmaktadır. Üyelerimizden ve merkezimizden aldığımız destekle 2022-2026 döneminde Batı Karadeniz Bölgesi'nin sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda ilerleyerek, Odamızı bölgenin önemli aktörlerinden biri haline getirmek için çalışmalarımızı sürdüreceğiz.



SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS

GAZİMAĞUSA TERSANESİ

DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



Toplam Alan

26.800m²

14.000 m² Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m² Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m² Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m² Depo



Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

BİZE ULAŞIN

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

www.shipyardcyprus.com

info@shipyardcyprus.com / repair@shipyardcyprus.com

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10

ASRIN FELAKETİNİN ARDINDAN YAŞANAN SON GELİŞMELER

Türkiye 6 Şubat Pazartesi günü Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçelerinde meydana gelen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki çifte deprem ile sarsıldı. 'Asrın felaketi' olarak nitelenen depremde haber yayına hazırlandığı sırada 50 bin 783 kişi vefat etti. Şimdi ise devlet ve milletin el ele vermesiyle yaralar hızla sarılıyor.



Kahramanmaraş merkezli ve 11 ili etkileyen depremlerin ardından hayatını kaybedenlerin sayısı 50 bini aştı. Deprem felaketi nedeniyle 107 binden fazla depremzede yaralandı. Meclis Deprem Araştırma Komisyonu, AFAD Başkanı Yunus Sezer'i ve AFAD yetkililerini dinledi. Sezer, "Kahramanmaraş merkezli depremlerde 11 il ve 62 ilçede yoğun yıkımlar meydana geldi. Toplam 26 bin 32 enkazda arama kurtarma çalışması yapıldı. 50 bin 783 kişi hayatını kaybetti, 107 bin 204 vatandaşımız yaralandı" dedi.

DENİZ YOLU İLE YARDIMLAR GELMEYE DEVAM EDİYOR

Denizcilik Genel Müdürlüğü sosyal medya hesabından deprem bölgesine deniz yoluyla gelen yardımların bilgisini paylaştı. Sosyal medya hesabından yapılan açıklama şu şekilde: "Deprem bölgesine deniz yolu ile yardımlar

gelmeye devam ediyor. Bölgeye ulaşan 6437 yaşam konteyneri Gemilerde seyir halinde olan 1590 adet yaşam konteyneri 3 yolcu gemisinde 2107



depremzedeye konaklama imkanı Deniz yolu seferberliğimiz hız kesmeden devam edecek."

AVS'DEN KIZILAY'A BAĞIŞ

AVS bu sene gelenekselleşen iftar yemeği yerine Türk Kızılay'ına 100 bin TL'lik bağışta bulundu. Ayasofya



Camii'nde Kızılay tarafından düzenlenen iftar yemeğine katılan AVS İdari İşler Müdürü Faruk Aksoy bağış çekini Kızılay Fatih Şube Başkanı Mustafa Türk'e takdim etti. Konuyla ilgili açıklama yapan AVS Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, "Bu sene AVS olarak geleneksel hale getirdiğimiz iftar davetini düzenlemek yerine ülkemizin içinden geçtiği zor süreçte büyük sorumluluk üstlenen Kızılay'a bağış yapmaya karar verdik. Yapacağımız bağış vasıtasıyla bin aydan daha hayırlı mübarek Kadir Gecesi'nde sadece ülkemizdeki değil tüm dünyadaki ihtiyaç sahiplerinin yüzünü bir nebze olsun güldürmek istedik" dedi.

DEPREMDEN ETKİLENEN YERLEŞİM BİRİMİNDE SIKI ÇALIŞMALAR YÜRÜTÜLÜYOR

Kahramanmaraş'taki çadır ve konteyner kentlerde kalan depremzedelerle



bayramlaşan Afet ve Acil Durum Yönetimi (AFAD) Başkanı Yunus Sezer, asrın afetinde hızlı bir şekilde yaraları sarmaya çalıştıklarını ifade etti. Şu anda 76 bine yakın konteynerin kurulduğunu ve 10 milyon metrekare alanda çalışma yürütüldüğünü bildiren Yunus Sezer, "Konteyner kentlerde normal bir ev için ne gerekirse kanalizasyondan suyuna, elektriğine ve çevre düzenlemesine kadar, sosyal alanlara, sosyal tesislere kadar bütün alanları dizayn edeceğimiz şekilde çalışma yürütüyoruz. İnşallah bunun (konteyner kentler) bir ileri aşaması olan kalıcı konutların temelleri Cumhurbaşkanı'mızın katılımıyla atılmaya başlandı. Yarın ilk kalıcı konutlarımızın açılışını yapacağız. Hızlı bir şekilde ilerleyerek bir yılın sonunda birçok vatandaşımızın, hak sahibimizin kalıcı konutlarına kavuşmasını sağlayacağız." diye konuştu.

RAUF BEY GEMİSİ DEPREMZEDELER İÇİN OKUL VE YURDA DÖNÜŞTÜRÜLDÜ

Kahramanmaraş merkezli depremlerden en çok etkilenen illerin başında gelen Hatay'da yaralar sarılmaya çalışılıyor.



Denize kıyı afet bölgelerinde kullanılması amacıyla 2020 yılında Karadeniz Holding tarafından hazırlanan "Karadeniz Lifeship Süheyla Sultan" gemisi, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının koordinasyonunda geldiği ilk görev yeri İskenderun'da 28 Şubat'tan beri depremedeleri ağırlıyor. Gemi şu anda lise ve üniversite sınavlarına hazırlanan depremede öğrenciler için hem okul hem de yurt olarak hizmet veriyor. 10 Nisan'da ilk ders ziline çaldığı bin 200 kontenjanlı gemide, şu an için 600 öğrenci bulunurken, kayıtlar da devam ediyor. 55 öğretmenin görev yaptığı

gemide öğrenciler derslerden arta kalan zamanlarını etkinliklerle geçiriyor.

GEMİDE SINAVLARA HAZIRLANAN ÖĞRENCİLERE BURS MÜJDESİ

Milli Eğitim Bakan Yardımcısı Sadri Şensoy, depremede öğrencilerin Liselere Geçiş Sistemi (LGS) kapsamındaki merkezi sınava ve Yükseköğretim



Kurumları Sınavı'na (YKS) hazırlanması için İskenderun'a konuşlandırılan "Karadeniz Lifeship Rauf Bey Gemisi"ni ziyaret etti. Şadri Şensoy, gazetecilerle, imzalayacakları protokolle Karadeniz Holding'in gemide eğitim gören öğrencilere çeşitli burslar vereceği müjdesini paylaştı. Karadeniz Holding'e ait "Rauf Bey Akademi" adını verdikleri gemide şu anda 600 öğrencinin LGS ve YKS'ye hazırlandığını belirten Şensoy, kapasiteyi 1200'e çıkarmak için çalıştıklarını söyledi. Gemiye temin eden Karadeniz Holding ile bir burs protokolü imzalayacaklarını ifade eden Şensoy, şöyle konuştu: "Karadeniz

bir ücret ödeyecek. İlerleyen zamanlarda belki bu rakamı arttırabilir. Yine LGS'ye hazırlanan öğrencilerden işte ilk 12 kız öğrenci ile ilk 8 erkek öğrenciye de 4 yıl boyunca 1200 lira ödeyecek 9 ay boyunca. Aynı şekilde YKS'ye hazırlanan tüm öğrencilere hiçbir ayırmı yapmadan üniversite eğitimleri boyunca her ay 1200 lira olmak üzere yılda 9 ay bir ödeme yapılacak. Ayrıca burada başarı gösteren öğrencilere de ekstra biraz daha yüksek rakamlar belki ödeyecek."

Şensoy, gemide her hafta 2 veya 3 deneme sınavı yapacaklarını, bu deneme sınavlarında başarı gösteren öğrencilere de burs verileceğini kaydetti.

DEPREM BÖLGESİNDE KURULAN KONTEYNER SAYISI 75 BİNİ AŞTI

Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD), depremlerden etkilenen illerdeki 10 binin üzerinde yerleşim biriminde çalışmalar yürütüyor. Vatandaşların geçici barınma ihtiyaçlarını karşılamak için 24 Nisan itibarıyla, depremden etkilenen illerde 449 çadır ve 313 konteyner kent alanı oluşturuldu. Bu alanlarda 783 bin 411 çadır ve 75 bin 879 konteyner kuruldu.

Çadır kentlerde 2 milyon 537 bin 868, konteyner kentlerde 145 bin 694 olmak üzere toplam 2 milyon 683 bin 562 depremede, geçici barınma noktalarına yerleştirildi. Bölgede konteyner kurulumu ve kalıcı konut yapımı devam ediyor.



Holding burada LGS'ye hazırlanan tüm öğrencilere 4 yıllık lise eğitimi boyunca yılda 9 ay olmak üzere her ay 600 liralık

Toplu Konut İdaresi (TOKİ) Başkanlığı öncülüğünde 23 Mart'ta deprem konutlarının temeli atılmaya başladı.

“BİZİM EN BÜYÜK SERMAYEMİZ İNSANLAR”



BARIŞ DİLLİOĞLU

KINAY TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK – GENEL MÜDÜR / DTO YÖNETİM KURULU ÜYESİ

Biliyorsunuz ki, çok büyük bir felaket yaşadık. Kabul edelim burada lojistiğin önemi ortaya çıktı. Bu tarz afetlerde ne yapmalıyız, Türkiye bu anlamda hangi noktada?

Depremin boyutu çok farklıydı o nedenle zorluklar yaşandı. 1999 depremini yaşamış biri olarak depremde en çok dikkatimi çeken şey, 24 yılda hiçbir şeyin değişmemiş olduğudur. Baktığınız zaman çok büyük yüz ölçümünde yaşandı bu

felaket, ama bizim bir deprem gerçeğimiz var. Buna hazırlıklı olmalıydık. Yine dikkatimi çeken şeylerden biri de, devletin attığı çok doğru bir adım oldu. Bölgede görev alan üst düzey yöneticileri; vali, kaymakam gibi hepsinin yerini değiştirdi. Örneğin Kayseri'ye hemen acil Ankara'dan başka bir vali yolladı.

Bu tür adımlar, böyle felaketlerde önemli adımlar. Mutlaka bir afet planının yapılması,

“*Lojistik sektörünün önemli oyuncusu Kinay Lojistik ve Taşımacılık, kurulduğu 2005 yılından bu yana hedeflerini arttırarak büyümeye devam ediyor. Kinay Taşımacılık ve Lojistik Genel Müdürü Barış Dillioğlu, hedeflerinin global oyuncu olmak olduğunu vurguladı. En büyük sermayelerinin insanlar olduğunu söyleyen ve bütün çalışanlarının kendileri için değerli olduğunu vurgulayan Barış Dillioğlu ile planladıkları yatırımları, son gelişmeleri ve deprem felaketinde neler yaptıklarını Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.*

”

önceden hazırlanması gerekiyor. Hem devlet, hem de STK'lar, odalar önceden afet planını yapmak zorunda. İstanbul'da bir felaket yaşansa hepimiz önce kendimize, ailemize, yakın çevremize odaklanacağız.

Böyle bir durumda bize kimler yardım edecek, önceden belirlemesi, bu isimlerin de üç ayda bir yenilenmesi gerekiyor. Biz Oda olarak da, şu anda bir afet planı

hazırlıyoruz. Lojistik tarafından baktığımızda örnek vermem gerekirse, BJK Yönetim Kurulu'nda olmamdan dolayı hemen kampanya başlattık. Bizim yaptığımız Türkiye'nin ilk kampanyalarındandır. Orada şunu gördük; yönetim kurulu toplandı, bir karar aldı hatta buna üç büyük kulüp de dahil oldu. Dedik ki, kendi statlarımızda yardım malzemelerini toplayalım. Lojistikçi olmamdan dolayı bu görevi de bana verdiler. Beşiktaş'ın kullandığı stat, merkezi olarak çok iyi bir konumda; İstanbul'un göbeğinde... Diğer statlar biraz daha dışarıda kalıyor. Fenerbahçeli, Galatasaraylı, Beşiktaşlı takım farketmeksizin herkes inanılmaz bir yardım seferberliği ile statlara malzeme ulaştırdı. Ben böyle bir şey görmedim. Aklınıza ne gelirse; A'dan Z'ye her şey geldi. İnanılmaz bir gönüllü ordusu vardı. Ağırıklı olarak Y ve Z kuşağı, üniversite öğrencisi... Gelen yardımları paketleme yaptık o alanda, ardından konteynerlere yükledik. Günde ortalama 4-5 konteyner yükledik. Bana göre olağanüstü bir iş yaptık. Bir avantajımız daha vardı. BJK Kulübü'nün Türkiye içerisinde 170'e yakın derneği var... Bu dernekler sayesinde çıkan yardımların hiçbiri sahipsiz kalmadı. Konteynerleri, her gittiği bölgede dernek temsilcileri karşıladı. Yardımlar her yere ulaştı. Lojistikçi olmanın avantajıyla çok rahat araç da bulduk. Birçok firma yardımcı oldu. Karayolu, denizyolu, havayolu her şekilde yardımlarımızı gönderdik.

Denizyolu da yardımların ulaşmasında önemli rol oynadı... Demiryoluyla taşımada nereye kadar gidebildiniz?

Bir taraftan Adana'ya, bir taraftan Maraş'a kadar gittik. Demiryolu ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin çok malını gönderdik. İBB, demiryolunda bize çok yardımcı oldu. Özellikle demiryoluna kadar olan nakliyyeyi kendi karşıladı. Mesela Hatay'a hiçbir şekilde gidemiyorduk; Ro-Ro seferleri konuldu. Sağolsun DFDS Ro-Ro gemisini verdi. Ondan sonra da, birkaç tane bununla ilgili çalışma oldu. Ro-Ro çok önemli bir ulaşım aracı oldu; çünkü biz de firma olarak makine gönderdik, bir sürü firma makine gönderdi. Makineleri DFDS'in yapmış olduğu servisteki Ro-

Ro'yla Hatay'a ulaştırdık. Çünkü Hatay'a yol yoktu. Bunların hepsine baktığımız zaman lojistiğin önemi şu: Lojistik her yere bir şekilde ulaşmaya çalışan bir iş kolu. Karayolu olmadığında nasıl gidebiliriz diye bunların hepsini düşündük. Hatay çok uçsuz bucaksız bir yer. İskenderun çok büyük bir sahil... Ro-Ro gemisiyle önden açılan kapakları sayesinde her yere girebilirsiniz. Demek ki, bu tip durumlarda beklenen İstanbul depreminde denizyolunu nasıl kullanacağımızı, havayolunu nasıl kullanacağımızı çok iyi gözden geçirmemiz lazım. Çünkü İstanbul çok kalabalık ve büyük bir şehir...

Lojistik çok eski bir iş kolu baktığınızda. A'dan Z'ye bütün planları çizilmiş bir iş kolu. Depremlerde de herkes lojistiğin öneminin farkına vardı ve bizimle iş birliği yürütmeye çalıştılar. Deprem de, bir bilim dalının konusu içinde yer alıyor. Bilim insanları nerelerde deprem olabileceğini söylüyorlar. Bundan sonraki süreçte depremin olacağı şehirlerde hangi illerden buraya yardım geleceğinin, kimlerin yönetici pozisyonunda olacağına isim isim belirlenmesi lazım. Yani bir afet planı yapılmalı, bence en önemli şey bu. Çünkü o anda insan neyi, nasıl yapacağını bilemiyor. Sonuçta insansınız ve ailenizle ilgilenmek zorundasınız. Bu işin olmazsa olmazı şirket, kurum, kuruluş, STK'lar hatta aileniz için bile bir afet planı oluşturulması gerekiyor. Ülkemizin yüksek dış borcuna, maalesef deprem felaketi de eklendi, daha çok çalışmalıyız. Önümüzde seçim var, Türkiye'de her beş senede bir seçim var. Bu gibi durumlarda ticaret yavaşlayabiliyor. Çok sevdiğim bir söz var; "İyi iş adamının en iyi yapacağı şey ülkeye ticari açıdan bir şeyler getirmektir. Ülkemizin bir dakika duracak vakti yok. Hepimiz çok çalışmalı ve ülkemize ticari açıdan katkı sağlamalıyız.

Peki, Kınay Taşımacılık ve Lojistik'e dönersek... İskenderun Limanı'nda ilk başta ciddi bir sıkıntı, kötü bir yangın felaketi yaşandı. Sizin içinde bulunduğunuz bir bölgeydi, o süreci nasıl yönettiniz?

Depremi en ağır geçiren bölge Antakya ve İskenderun... Biliyorsunuz Hatay tarihi

bir şehir, tekrar nasıl ayağa kaldırılacak bilemiyorum. Depremden 2-3 hafta öncesine kadar oradaydım. Sanki bir şey olacağını hissetmiş gibi tüm şehri dolaşmıştım. Beşiktaş'ın Hatay maçı vardı üç gün önce gitmişim. Çok sevdiğim bir şehirdir Hatay... Baktığınızda aslında yangın olmasa, İskenderun Limanı'nda çok büyük hasar yok. Yangın çok büyük sıkıntı yarattı. Anladığım kadarıyla İskenderun deniz seviyesinin altına düşmüş durumda. Baktığınız zaman sahil tarafında vs. evler yaklaşık üç metre deniz seviyesinin altında. Orada büyük bir sıkıntı var. Bizim bulunduğumuz ofis yıkılmadı, ama ağır hasarlı. Orada iki tane ofisimiz var. Bundan 50 yıl önceki öz malımız olan ofisimizde hiçbir şey yok. Ama çok yeni kullandığımız bir ofis var, ağır hasarlı. Oradaki çalışanlar, "Bu ofise artık sığmıyoruz" demişlerdi yaklaşık üç ay önce; birkaç ofis gösterdiler, hiçbirini beğenmedim, hepsi de depremde çöktü. Ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın İskenderun'da belirlediği bir alana konteyner koyduk. Şu anda çalışanlarımızın bir kısmı evden çalışıyor, bir kısmı konteyner içinde çalışıyor. Şu an hemen bir ofise geçmeyi doğru bulmuyorum. Neresi sağlam, neresi değil bilmiyoruz, öğrendikten sonra ofis tutacağız. Kınay açısından şu an hiçbir sıkıntımız yok, işlerimizi yürütüyoruz.

Kınay Lojistik ve Taşımacılık A.Ş. için Amerika ile ilgili güzel haberler geldi. Biraz bunlardan bahsedebilir misiniz?

Kınay Lojistik ve Taşımacılık'ı kurduğumuz zaman tek bir hedefimiz vardı; o da global oyuncu olmak. Biliyorsunuz Türkiye'de armatörlükte ARKAS ve TURKON var. Sonra MEDKON gibi irili ufaklı armatörlerimiz oluştu. Bunlar bizim için gurur verici aslında.

Biz bu işe başlarken bir tek ARKAS ve TURKON vardı. O gün biz zaten bunun vizyonunu çizmiştik. Türkiye'de ticaret olan her yerde, dünyayla bağlantısı olan her yerde ofis açmamız lazım ki, global oyuncu olalım. İlk önce Asya'dan başladık, sonra Güney Doğu Asya'ya yöneldik. Ardından Avrupa'ya geldik. Şimdi olmazsa olmaz Amerika'dayız. Doğru kişiyi bulduğumuz zaman o yeri çok güzel değerlendiriyoruz.



Amerika'da da, global şirketlerde yöneticilik yapmış çok iyi bir arkadaşımızla tanıştık.

Sonuçta yaptığımız iş hizmet sektörü. Bizim en büyük sermayemiz insanlar... Bu şirketi bu noktaya getirenler de doğru insanlardır. Bizim her sene bir mottomuz var, hep insanlarla alakalı; çünkü baktığınız zaman bu sektörde yaptığımız iş, insanlarla beraber hizmet vermek. Burası bir fabrika değil sonuçta. Her çalışanımız çok değerli bizim için. Bugün sektörde yüzde 50 kadın, yüzde 50 erkek oranını yakalamış durumdayız. Yaş ortalamamız 30-33. Bu da, çağı yakalama açısından çok önemli. Çünkü başka bir dünyaya geçiyoruz. Özellikle dijitalleşmeyi başından sonuna kadar her şekilde uyguluyoruz. En iyi programları kullanmaya çalışıyoruz. Bu sektörde çok hızlı olmak zorundasınız. Rakiplerle mücadele etmek açısından hızlı olmak zorundasınız, doğru karar vermek için hızlı olmak zorundasınız. Bazen bir günlük servisle mal gönderiyorsunuz, bazen de 30 günlük. Burada önemli olan doğru servisi ve fiyatı müşteri ile buluşturabilmek.

Avrupa ve Amerika gibi ülkelerde Türkiye için bir gerçek var. Çin ve Vietnam'da işçilik maliyetleri çok ucuz; ama İngiltere ve Amerika'da öyle değil. Maliyetler çok yüksek... O yüzden yöneticiler, satış ekipleri ofisi açtığımız ülkeden, ama bütün

operasyonel ekipler ve finansımızı Türk çalışanlarımızla yürütüyoruz. Çalışma saatleri biraz farklı olsa da, her şeyi ona göre ayarlıyoruz. Bunu da bir sisteme bağladık.

Son dönemde Orta Koridor çok konuşuluyor. Orta koridorda Türkiye çok stratejik bir yerde... Biz ülke olarak ne yapmalıyız?

Evet bunlar uzun zamandır konuşulan konular. Türkiye demiryolu tarafında maalesef yavaş kaldı. Hep konuşuyoruz, ancak tam bir verime ulaşamadık. Bir kere ülke içindeki demiryolu ağı tamamlanmadı henüz. Demiryolu, olması şart olan bir yatırım. Türkiye, Avrupa ülkeleri arasında en büyük kara araç sayısına sahip ülke. Özel sektör olarak bir araya gelip, belli bir hareket yapamıyoruz. Çünkü tamamlanmamış bir sürü proje var. Önce onların tamamlanması gerekiyor. Ülkelerin kendi aralarındaki anlaşmalarından tutun, altyapısına kadar bunların yapılması lazım ki, buralara yatırım yapılsın. Demiryolu ile ilgili bayağı hızlanmamız lazım. Çok geride kaldık bu konuda.

Lojistik dediğimiz şey bir bütün aslında. Buna da kombine taşımacılık deniyor...

Kombine taşımacılık dünyada çok öne çıkmış durumda. Bugün buradan Avrupa'ya gittiğinizde veya dünyanın neresine giderseniz gidin, taşımayımuhakkak bir başka taşımayla bağlamak zorundasınız. Bazı konularda geride kaldık. Hollanda'da bunları konuşmuyorlar artık; daha ilerdediler çünkü. Örneğin şoförsüz araçlar konuşuluyor, hatta kullanılmaya başlanıyor. Bizim ülkemizde hala sektöre kamyoncu, taşıyıcı gözü ile bakılıyor. Öncelikle ülkemizde inanılmaz şekilde depo ve antrepo açığı var. Ama insanlar maliyetle ilgilenmiyorlar. Bizim kaliteyi artırmamız lazım. Kaliteyi artırmak için de dediğim gibi lojistik köylerinden tutun, taşıma şekillerine kadar vizyonumuzu biraz değiştirmemiz gerekiyor. Çünkü burası bir yarımada ülkesi... Bizim yapacağımız şey, irili ufaklı KOBİ'lerle ihracatta bir yere gelebilmek. Bunu büyütmenin yolu da, taşıma şekillerinde rakiplerimize nasıl yaklaşmamız gerektiği

ile ilgili. Pandemi hatırlarsanız, herkes navlunlardan şikayet ediyordu. Navlunların faydası olmadı mı Türkiye'ye? Oldu... Çinli; Avrupa'dan da aynı fiyata alıyordu, Türkiye'den de aynı fiyata alıyordu. Ama maliyetler daha ucuz olduğu için biz öne geçtik.

Bugün Avrupa Türkiye'den bin dolara, bin beş yüz dolara mal alırken, Çin'den gelen konteynerler on bin, on bin beş yüz dolar oldu, ne oldu? İşler değişti. Her zaman şunu söylüyoruz; lojistik maliyetler işi, aynı seviyede olduğu zaman etkilemez. Önemli olan çıkarılan malın kalitesi ve KDV'sidir. Yani kaliteli malın satılmasıdır. Çünkü lojistik fiyatları, ülke ve dünya normalden herkese aynı, değişmiyor. Çünkü dünyada bunu yapan armatör sayısı belli... Sekiz, dokuz armatör kaldı. Yapı belli. Fiyat değişmiyor, önemli olan bizim içeride kullanacağımız daha ucuz demiryolu ve deniz yolu maliyetleri ile bu fiyatları aşağıya çekip, ilerde bize rakip olacak dünya şirketleriyle baş etmemiz gerekiyor.

Konteyner firmalarının bir kısmı birleşti, bir taraftan da tekelleşmeden bahsediliyor. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Pandemiden ayrı tutarsanız, aslında armatörler çok büyük gemilerle bu işe soyundular. Küçük gemilerle fiyatlar kurtarmıyordu, gemileri büyüttüler. Gemileri büyütünce de, örnek veriyorum; İstanbul'dan Rotterdam'a servis var diyelim. Her armatör ayrı gemi kaldırdığı zaman gemilerin boşluk kapasitesi çok fazla olmaya başladı. Bunlar da, birbirlerinden slot almaya başladılar.

Aslında yapılan anlaşma budur. İhracatçılara, tedarikçi olarak bakanlara öyle kolay geldiği için tekelleşmeye gidiyorlar gibi görünüyor. Tekelleşmeye dünya izin vermez. Rekabet Kurulu var, bunların aynı masada oturmalarına dahi izin vermiyorlar. O yüzden ben bu tekelleşmeye hiçbir zaman inanmadım, inanmayacağım da. Niye fiyatlar yükseldi pandemide? Amerika'ya giden konteynerler dönmedi, konteyner yapılamadı, bulunamadı, fiyatlar yükseldi. Türkiye dünya ülkelerine baktığımızda masraflar

ve navlunlar açısından iyi bir yerde. Limanlarımız bizim çok ucuza iş yapıyor.

Kınay olarak şu an masanızda neler var? Yeni bir planlamanız var mı?

Biz 2005'de başladığımızdan beri hep bir plan içerisinde olduk. Bazı şeyler bizim planlarımızı sadece biraz geciktirmiştir. Bunlar; krizler olabilir, başka şeyler olabilir. Ama genelde bir şeyi yapacağız dediyseniz, bir şekilde o yoldan gideriz. Bir şeyi kurduktan sonra orada kazanıyorsak, işimiz iyi gidiyorsa, o planda ne varsa o devam edecek demektir. Amerika'da olmadan önce Dubai'de bir ofis hayalimiz hep vardı. Türkiye'nin stratejik durumundan kaynaklı, hükümetler arası problemler oldu, hala da devam eden şeyler var. Bu olmasaydı şu ana kadar bir Dubai ofisini mutlaka açmış olacaktık ki, muhakkak bu ofis açılacaktır. Burada tamamen Türkiye ile ilgili ülkelerin pozisyonlanmasını kovalıyoruz.

Dubai'de bir ofis açtığınızda kural gereği bir Dubai ile ortak olmak durumundasınız. Bu noktada tabii ülke ilişkilerinizin çok iyi olması lazım ki, biz de orada ortaklık yapabilelim. Çünkü aksi takdirde çok uğraşırız ve bu vakit kaybı olur. Bizim enerjiye ihtiyacımız var, düşen enerji her zaman bize zarar verir. İkinci bir konjonktürümüzde; Amerika şu anda... Bu işi deposuz yapmıyoruz, bu işi depolarla yapacağız. Oradaki depoları çoğaltmak zorundayız. Tüketim alanında insanlar küçük bir alanda yerleşip, depodan malı kullanmayı tercih ediyorlar.

Depodan alıp dağıtmayı düşünüyorlar. O yüzden depo olmak zorunda. Şu anda bir tane depoyla başlıyoruz. Bu depoları çoğaltmak öncelikli hedefimiz... Bugün New York'dayız, ama sadece orada kalmayacağız. Eğer Amerika'da iş yapmak istiyorsanız, büyümek zorundasınız, yani bir bölgede olmaz. Ofis bir yerde olabilir, ama bu depo işi üç dört yerde olacak. Keza İngiltere'de depo kuracağımız yerler arasında. Türkiye'de de uzun zamandır planladığımız depo ve antrepo kurmak, 2024 planlarımız arasında var. Eskiden Türkiye'de bu sektöre gelenler deniz kökenlilerdi. Biz de deniz kökenli bir yapıyız. Deniz tamam, sonra karayı

öğrendik, ardından havayı öğrendik. Depoculuğu da öğrenmemiz lazım... Çünkü hepsi farklı farklı alanlar. Bu zamanda kuracağınız depoda siz 24 saat robotlarla yükleme yapabilecek pozisyonda değilseniz, bu işte bir yere gelemezsiniz. Bugün bizim rakibimiz Türkiye'de bulunan global oyuncular. Bunların hepsi dünya oyuncuları... Bizim onlarla başatmamız için en az onlar kadar iyi olmamız lazım. O yüzden planları hep o yönde yapmaya çalışıyoruz. Çok şükür bugüne kadar kötü gelmedik. Bugün sadece Türkiye'de 200 bine yaklaşan TEU yapıyoruz ki, bu bizi ciddi anlamda ithalat ve ihracatta birinci sırada tutuyor. Baktığımızda hedefler konusunda istediğimiz yerdeyiz.

Birçok farklı şapkanız var. Beşiktaş başlıbaşına farklı bir dünya... İMEAK DTO, UTİKAD ve diğerleri... Hem işinizi yürütüp, hem de bütün bu görevleri yapmak kolay olmasa gerek...

Bu kadar yoğunluğu tabii bir tek kendiniz seversiniz, başka birisi sevmez. Ailem muhakkak şikayet ediyordur, amayapım durmaya elverişli bir yapı değil. Bu şirketi kurduktan sonra planladığımız o yolda giderken belli bir tempoda çalışmanız lazım. İlk kurulduğumuz zamanlar 365 günün 200 gününü evden ve İstanbul'dan uzak geçiriyorduk büyümek için. Tabii sonra o ivme aşağıya doğru inmeye başlıyor. Çünkü artık gençler yetişiyor.

Deniz Ticaret Odası'nın D'sini bilmiyordum, biliyordum ama hiç gitmek istemiyordum. Tamer Bey'in ilk döneminde, kendisini Beşiktaş'tan da biliyordum. Tamer Kıran'dan dolayı girdim bu yapının içine. Bu dönem yine beraberiz, sağ olsun. Mesela 15 yaşında bana sormuşlar, "Futbol oynuyorsun, futbolcu mu olacaksın?" diye. Futbolcu olup olamayacağımı bilmem, ama Beşiktaş'ta yönetici ya da başka bir şey olacağım demişim. O da benim hedefimde olan bir şeydi. Yani 45 ila 50 yaş arasındaki hedeflerimden birisiydi. Şuan şirket harici 6 farklı yönetimin içinde yer alıyorum. UTİKAD ve DTO haricinde DEİK'de de Lojistik Konseyi Başkan Yardımcısıyım. İMEAK DTO içerisinde olmak, UTİKAD'da olmak büyük keyif veriyor. Zorlanıyorum, ama bazı güzel şeylerde zorlanarak oluyor maalesef.

Tüm bu şapkalarınızla önünüzde şuan da çözülmesi yada aşılması gereken en önemli diyebileceğiniz konu nedir?

Bence en önemli şeylerden ilki ülkenin deprem bölgesinde olması ve bütün önlemleri almamız gerektiği. Lojistik, devletin alacağı önlemler, ne varsa gerçekten bunu çözmemiz lazım. Depremi yaşamış biri olarak, depremden sonra bütün bölgeyi topladım, onlarla iftar yaptık. Psikolojik olarak çok zor durumdadır. O yüzden bizim birinci önceliğimiz bu olmalıdır. Çünkü bunu kafamızda bitirmeden hiçbir yere gidemeyiz. Yani bunun planının çıkarılması ve herkesin şuna inanması lazım: Bugün böyle bir şey olursa bir plan var. Biliyorsunuz 1999'dan sonra insanlar yıkılması gereken binaları yıktırtmadılar. Bu böyle olmaz. Ekonomik problemi olan insanlarla ilgili bir paket çıkartıp, bunu halledecekler. Bukonu çok önemli... Benim için bir gerçek var, o da insan... İnsandan daha önemli hiçbir şey yok.

Son söz, desek ne dersiniz?

Baktığımda istediğim yerdeyim, şirketlerim istediğim yere doğru gidiyor. Şapkalarım çok, biraz yorulsamda istediğim ve sevdiğim şeyleri yapıyorum ve bu da beni yormuyor, enerjimi kaybettirmiyor. Beni en çok yoran şeyleri sorarsanız, cevabım belirsiz şeyler olur. Deprem ile ilgili ne yapılacak? Ekonomi nereye gidiyor? Bunlar biraz beni yoruyor. Bu ülkeyi biz kurtaracağız, çok çalışmak lazım.

Özel sektörün kamu ile beraber yürümesi lazım. Kalabalığız, devamlı büyüyüyoruz. Gençlerin özellikle ülkede kalması için daha fazla şey yapmamız gerekiyor. Gitmek isteyen genç bir nüfus oluşmaya başladı. Beyaz yakayı kaybetmememiz lazım.

Ama bu ekonomik şartlarda bu çocukları tutmak da kolay değil, ama yapılmalı. Ülkenin birkaç tane uzmanlık bakanlıklarına ihtiyacı var. Bütün sektörlerde konuyla ilgili tek bakanlık olmadığı için, konu uzuyor ve uzmanlaşmak mümkün olmuyor. O zaman da iş ileriye gidemiyor. Bunları çözecek bir yapıya doğru gitmemiz gerekiyor, çünkü bazı konular gerçekten uzmanlık gerektiriyor.

Pasif akış kanallarıyla küt cisimlerin toplam direncinin azaltılması



* PROF. DR. AHMET TAŞDEMİR¹

GİRİŞ

Uçak, otomobil ve gemi benzeri hareket eden taşıtlar, hareketleri esnasında hareket istikametlerinin aksi yönünde etki eden ve direnç olarak tanımlanan kuvvetlerin üstesinden gelmek durumundadırlar. Direnç kuvvetinin büyüklüğü ise bir taşıtın hareketi esnasındaki yakıt sarfiyatını doğrudan etkilemektedir. Uçak ve otomobil benzeri tek tür akışkan (hava) içerisinde hareket eden taşıtlarda, direnç kuvveti fiziksel olarak oluş sebebine göre, gövdeye dik basınç ve paralel sürtünme olarak etki eden iki bileşenden meydana gelmektedir. Su ve hava olmak üzere iki farklı yoğunluktaki akışkanın içerisinde hareket eden taşıtlarda ise bu bileşenlere ilaveten toplam dirence akışkanların deformasyonundan dolayı üçüncü bir dalga direnci bileşeni daha eklenmektedir [1].

Hareket eden bir cisim etrafındaki akışın davranışı incelendiğinde, cisim üzerine etkiyen direncin büyüklüğünün cismin formuna ve akışın fiziksel özelliklerine bağlı olduğu görülür. Nitekim gemi,

uçak ve kara taşıtlarının formlarının hidrodinamik veya aerodinamik özellikte olması istenir. Yüksek Reynolds sayılarında sınır tabakasının da incelmeye bağlı olarak, toplam direnç içerisinde cisimlerin üzerine etkiyen basınç bileşeni sürtünme bileşeninden daha baskın hale gelebilmektedir [2]. Bu sebepten dolayı, yüksek hızlardaki akışlara maruz kalan cisimlerin basınç direncini azaltacak tedbirler toplam direncin azaltılmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca, bahse konu sektörlerde direncin düşürülebilmesi ile elde edilebilecek ekonomik kazanımlar, taşıtların servis süresi boyunca yüksek meblağlara ulaşabilmektedir. Bu çalışmada küt bir gövdenin muhtelif yerlerinde oluşturulacak kanallar sayesinde, taşıtların hareketi esnasında, basınç farkından kaynaklı direnç bileşenini azaltmak hedeflenmektedir. Yüksek hızlı akışların altındaki küt cisimlerde (bluff body) veya aerodinamik/hidrodinamik formlarda açılacak kanallar akışa dik bölgelerdeki basınç şiddetini azaltacağından toplam direncin azaltılmasına katkı sağlayacaktır. Kuşkusuz, kanalların yüzey alanını artırması sürtünme direncini de artıracaktır; fakat cismin formuna bağlı olarak yüksek Reynolds sayılarında basınç bileşeninin toplam direnç içerisindeki payı yüzde 90'ları bulabilmektedir. Bu nedenle, kanalların boyutları ve şekilleri, cisimlerin üzerindeki konumları ve geometrik özellikleri direnç üzerinde doğrudan etkili olabilmektedir.

Bu çalışmada, Piri Reis Üniversitesi bünyesinde tamamlanan “Gemi Gövdesinde Açılacak Kanallar Sayesinde Gemi Direncinin Azaltılması” Projesi kapsamında yapılan analizlerden küt cisimlerde basınç direnci bileşeninin azaltılmasına yönelik kanal geometrisinin etkileri sayısal ve deneysel olarak



* ÖĞR. GÖR. DR. MEHMET AKMAN²

elde edilmiştir. RANS temelli sayısal ve ses altı rüzgâr tüneline yapılan deneysel çalışmalar anlatılarak elde edilen sonuçlar analiz edilmiştir. Ayrıca, gemi direncinin azaltılmasına yönelik olarak farklı kanal genişliklerine sahip modellerin imalatı ile küt cisimlerin farklı giriş hızlarındaki rüzgâr tüneline deneyleri parametrik olarak değerlendirilmiştir. Deneysel çalışmalara paralel olarak ilerleyen hesaplamalı akışkanlar dinamiği simülasyonlarından elde edilen sonuçlar, deney sonuçları ile karşılaştırılmıştır.

HESAPLAMALI AKIŞKANLAR DİNAMİĞİ (HAD) ANALİZLERİ

Bir cisim etrafındaki akışın özellikleri ise fiziksel deneye kıyasla zaman ve maliyeti azaltan Hesaplamalı Akışkanlar Dinamiği (HAD) analizleri ile belirlenebilir ve akışın davranışı HAD yazılımlarıyla simüle edilebilir. HAD simülasyonu kapsamında cisim etrafındaki akışın başlangıç ve sınır şartlarına bağlı olarak laminar veya türbülanslı akış analizleri için uygun çözüm alanının, ağ yapısının (mesh) ve uygun türbülans modellerinin seçimi, analiz sonuçlarını

önemli derecede etkilemektedir [3]. En çok kullanılan türbülans modellerinden Reynolds Ortalamalı Navier-Stokes (RANS) denklemi genellikle türbülanslı akışı çözmek için kullanılır. Reynolds Ortalamasında, tam Navier-Stokes denklemlerindeki çözüm değişkenleri, ortalama (grup ortalamalı veya zaman ortalamalı) ve dalgalı bileşenlere ayrıştırılır. Ortalama alma işleminin sonunda ReynoldsStress terimi ($-\rho u_j' u_j'$) elde edilir. RANS denklemleri, modellenen türbülansın tüm ölçekleriyle birlikte yalnızca ortalama akış miktarları için nakil (transport) denklemlerini temsil eder. Ortalama akış değişkenleri yaklaşımı, türbülans ölçeğinin tamamını hassas olarak çözmediğinden hesaplama süresi büyük ölçüde azalır [3]. Ayrıca, RANS türbülans modelleri taşıma denklemlerinin sayısına göre sınıflandırılır. Modellerden biri, yerel ortalama girdap ile ilgili kinematik girdap viskozitesini hesaplamak için geliştirilmiş Spalart-Allmaras (S-A) modelidir [4]. İkili transport denklemi modeli (k-epsilon), bir hız ölçeğinin ve bir uzunluk ölçeğinin ürünü olan türbülanslı kinetik enerjinin döner akış yapısında meydana gelen etkilerine odaklanır [5]. RANS türbülans modelinin son grubu, Reynolds Stress Modeli'dir (RSM). Bu model, Reynolds gerilmelerini tahmin etmek için altı veya yedi taşıma denklemini çözdüğü için yüksek hesaplama zamanı ve maliyeti gerektirir [6]. Ayrıca, kanat profilleri veya küt cisimler etrafındaki akışlar, ayrılma, geçiş ve yeniden birleşme gibi karmaşık fiziksel olaylar içerir. Bu nedenlerle, özellikle gerçekleşen karmaşık hadiseleri çözebilecek uygun bir türbülans modelinin seçilmesi ve çözüm yöntemi sonuçların geçerliliğini etkilemektedir. Bu tür uygulamalar için Spalart-Allmaras ve Shear-Stress Transport (SST) türbülans modellerinin kullanılması tavsiye edilmektedir [7,8].

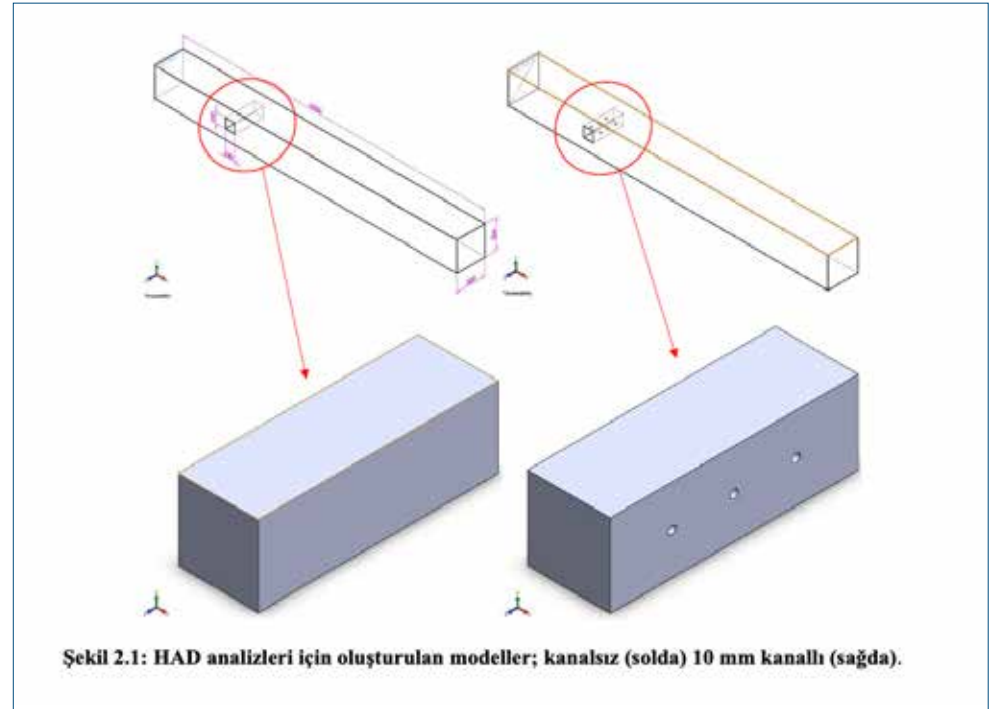
HAD analizleri kapsamında ilk olarak modeller oluşturulmuş daha sonra sayısal çözümler yapılarak cisim etrafındaki basınç ve hız dağılımları çıkarılmış,

toplam basınç ve sürtünme direnç değerleri hesaplanmıştır. Modelleme ve simülasyon çalışmaları bu bölümde alt başlıklar halinde detaylandırılmıştır.

2.1 HAD Modelinin Oluşturulması

Deneyel çalışmalardan önce HAD analizleri kapsamında tünel geometrisini de baz alarak analizleri yapılacak modeller Solid Works yazılımında modellenmiştir. İlk etapta kanalsız model, daha sonra üçer adet 10 mm, 20 mm, 30 mm ve 40 mm kanallar açılmış dikdörtgen prizma şeklinde küt cisimlerin HAD modelleri oluşturulmuştur. Sayısal çözüm ağı için oluşturulan küt cismin boyutları 100 mm x 100 mm x 300 mm'dir. Sayısal çözüm ağının boyutları ise 3200 mm x 300 mm x 304 mm'dir.

Modellerin minimum ortogonal kalitesi 0.201 ile 0.662 arasında değişmektedir. Kanalsız model için zamana bağlı k-w SST, kanallı olan modeller için zamana bağlı k-epsilon türbülans modelleri kullanılmıştır. Nitekim, $y+$ değeri k-w SST için <1 , k-epsilon için >50 olması önerildiğinden eleman sayıları da türbülans modellerine göre değişmektedir. Yapılan analizlerde sınır şartları rüzgâr tünelinin geometrisi baz alınarak belirlenmiş; giriş ve çıkışlar serbest olacak şekilde, prizmatik cisim ve çözüm hacminin yüzeyleri duvar olarak kabul edilmiştir. Üç boyutlu analizlerde cisim üzerinde duvarların ve kanal akışının etkileri HAD ile tahmin edilmiştir. Toplam basınç ve sürtünme direnci ile sürtünme katsayıları hesaplanmıştır.



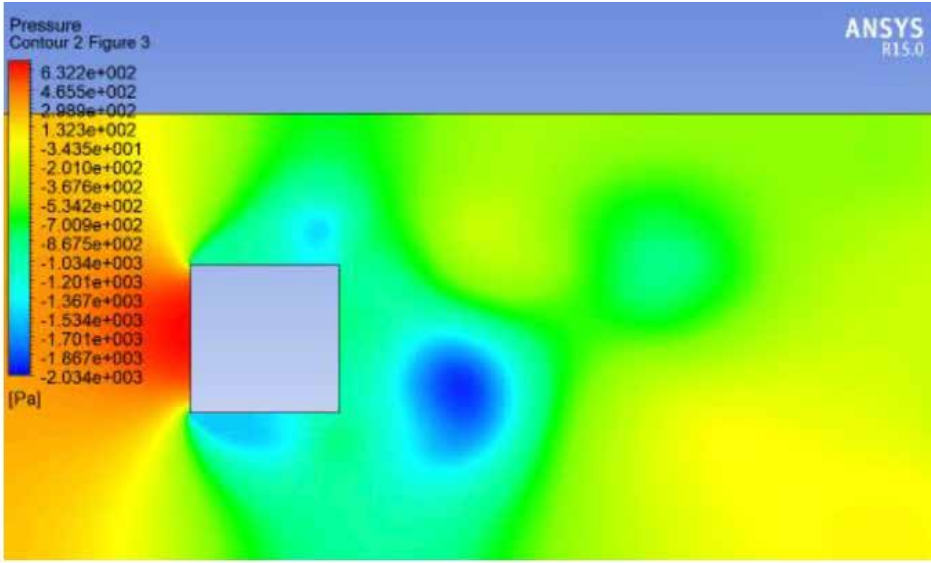
Geometriler, deney düzeneğinin boyutları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Küt ve 10 mm kanallı modeller Şekil 2.1'de gösterilmiştir.

HAD analizleri için oluşturulan sayısal çözüm ağında kanalsız model için 5824920, 10 mm, 20 mm, 30 mm ve 40 mm kanallı modeller için sırasıyla 2352184, 2475439, 2266481 ve 1033794 adet eleman kullanılmıştır.

2.2 Basınç Dağılımı

Toplam direncin ve direnç bileşenlerinin hesaplanmasına istinaden 5 m/s, 10 m/s, 15 m/s, 20 m/s ve 25 m/s giriş hızlarında HAD analizleri yapılmıştır.

Analizler kapsamında yalnızca kanalsız (Şekil 2.2) ve 10 mm kanallı (Şekil 2.3) küt cismin etrafındaki basınç dağılımları çıkarılmış, analiz sonuçları aşağıdaki şekillerde sunulmuştur.

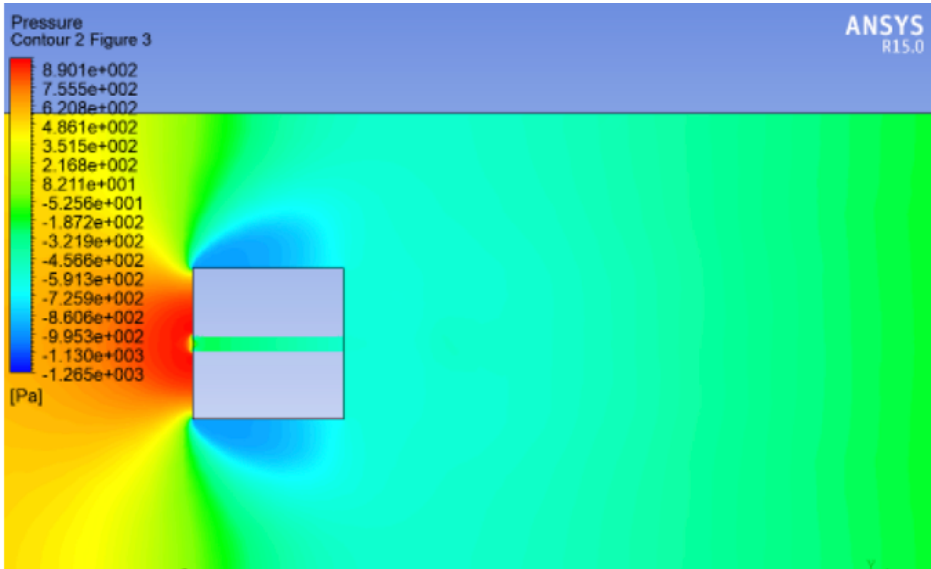


Şekil 2.2: Kanalsız küt modelin etrafındaki basınç dağılımı (V=25 m/s, Re=513440)

Sonuçlara göre, şekillerde de belirtildiği üzere, küt cismin akışa normal yüzeyinde maksimum basınç gradyanları görülmekle birlikte 25 m/s giriş hızında hesaplanan maksimum basınç değerleri yaklaşık 632 Pa ile 890 Pa arasına değişmektedir. Kanalsız küt cismin arkasında salınımlı akış (vortex

m/s ile 25 m/s ve arasındaki hızlar için hesaplanan toplam direnç değerleri sırasıyla 1.21 N, 5.21 N, 11.45 N, 21.20 N, 37.00 N'dir.

Küt cisimlere kanalların açılmasıyla toplam dirençte azalma görülmüştür. 10 mm genişliğinde ve üç adet orta



Şekil 2.3: 10 mm çapında kanal açılan modelin etrafındaki basınç dağılımı (V=25 m/s, Re=513440)

shedding) gözlenmiştir. Küt cisimlerde hızın artırılmasıyla toplam direncin arttığı görülmüştür. Kanalsız küt cisim için 5

eksenden kanal açılmış model için aynı hız aralığında hesaplanan toplam direnç değerleri sırasıyla 1.22 N, 5.40 N, 12.53

N, 23.25 N ve 37.00 N'dir. 20 mm, 30 mm ve 40 mm genişliğinde kanallara sahip modeller için bu değerler ise sırasıyla 1.12 N, 4.60 N, 11.45 N, 20.45 N, 32.55 N; 1.00 N, 3.99 N, 9.60 N, 16.40 N, 26.38 ve 0.84 N, 3.32 N, 8.07 N, 14.65 N ve 23.30 N'dir.

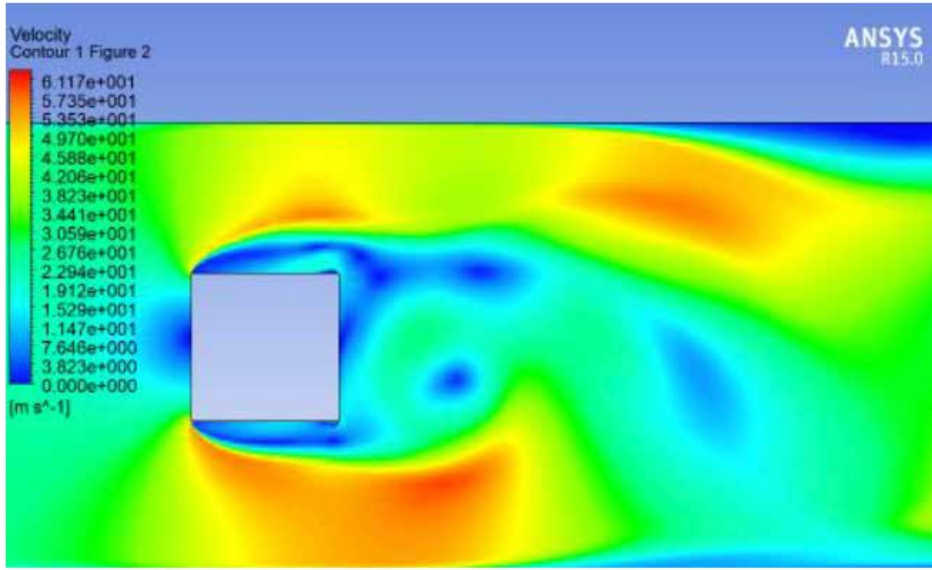
2.3 Hız Dağılımı

Analizler kapsamında 5 m/s, 10 m/s, 15 m/s, 20 m/s ve 25 m/s hızlar için sırasıyla kanalsız (Şekil 2.4) ve 10 mm kanallı (Şekil 2.5) cisimlerin etrafındaki akışın hız dağılımları çıkarılmış, analiz sonuçları aşağıdaki şekillerde sunulmuştur. Sonuçlara göre, şekillerde de belirtildiği üzere küt cisimlerde, basıncın düşük olduğu bölgelerde maksimum hız gradyanları görülmekle birlikte farklı kanal genişliklerine sahip modeller için 25 m/s giriş hızında hesaplanan maksimum hız değerleri yaklaşık 47.8 m/s ile 61.1 m/s arasında değişmektedir. Kanalsız küt cismin arkasında Şekil 2.4'de görüldüğü üzere salınımlı akış (vortexshedding) gözlenmiştir.

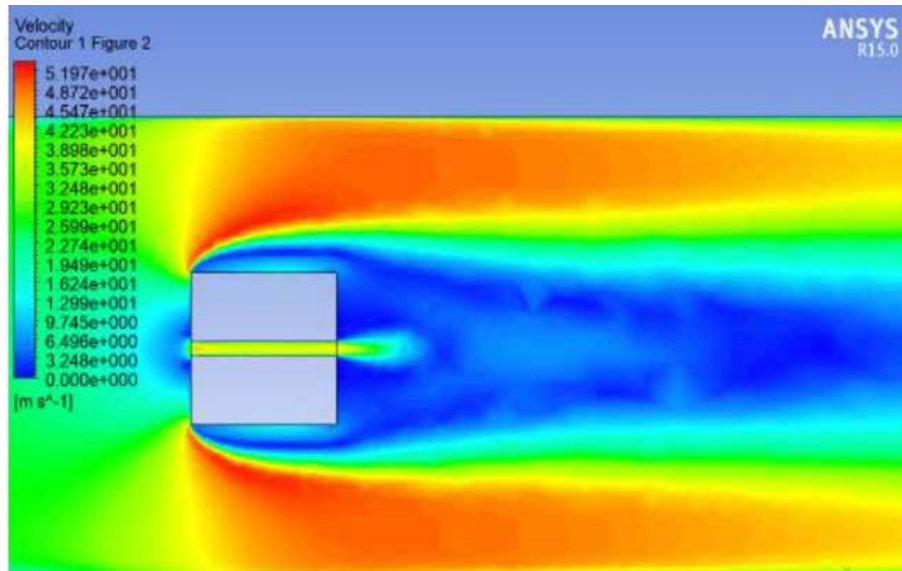
Küt modellerin ve kanalın yüzeyleri duvar olarak modellendiği için duvara yakın bölgelerde hızın değeri sıfıra yaklaşmaktadır. Kanal genişliklerine göre değişmekle birlikte kanal içerisindeki ortalama hızla 30 m/s ile 50 m/s arasındadır. Kanal genişliğinin artmasıyla yüzey alanı artmış buna bağlı olarak toplam direncin sürtünme bileşeninin değeri de artmıştır. Fakat, önceki bölümde de açıklandığı üzere toplam direnç bileşeni içerisindeki basınç bileşeninin değeri geniş kanallı akışlarda hıza göre oldukça azalmakta, bu durum da toplam direncin azalmasına katkı sağlamaktadır. HAD analizlerine göre, yüksek Reynolds sayılarında ve geniş kanallı küt modellerde toplam direncin önemli ölçüde azaltılabileceği söylenebilir.

3. DENEYSEL ÇALIŞMALAR

Sayısal hesaplara paralel olarak test çalışmalarının gerçekleştirilmesi için masif ahşap malzemeden modelin imalatı yaptırılmış, rüzgâr tüneline uygun olacak şekilde gerekli plaka, somun-



Şekil 2.4: Kanalsız küt modelin etrafındaki bileşik hız dağılımı (V=25 m/s, Re=513440)



Şekil 2.5: 10 mm çapında kanal açılan modelin etrafındaki bileşik hız dağılımı (V=25 m/s, Re=513440)

civata bağlantıları düzenlenmiştir. Piri Reis Üniversitesi'nde bulunan TQ AF100 model ses altı rüzgâr tüneline (Şekil 3.1) deneysel çalışmalar tamamlanmıştır.

3.1 Modelin İmalatı

Kolay işlenebilirliği ve bulunabilirliği, bağlantılarının kolaylıkla yapılabilmesi, yüzey pürüzlülüğünün kontrol edilebilirliği ve düşük maliyeti gibi avantajlarından dolayı masif ahşap malzeme küt ve kanallı modellerin deneysel çalışmaları için tercih edilmiştir. Şekil 3.1'de imalatı tamamlanmış kanalsız prizmatik model

gösterilmiştir. Model imalatı için ilk etapta ahşap malzeme 100 mm x 100 mm x 300 mm olacak şekilde kesilmiş, malzemenin yüzeyi zımparalandıktan



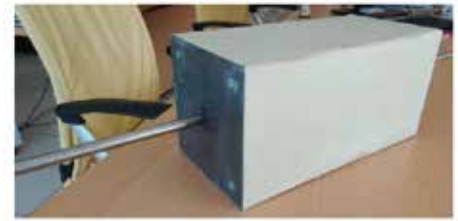
Şekil 3.1: Deneysel çalışmalarda kullanılan TQ AF100 model ses altı rüzgâr tüneli

sonra macunlanmış, el ile kontrol edilerek pürüzsüz bir yüzey elde edilene kadar

yüzeyi temizlenmiştir. Daha sonra modele genişliği yönünde orta eksen hizasında eşit aralıklarla sırasıyla 10 mm, 20 mm, 30 mm ve 40 mm genişliklerinde ve 100 mm derinlikte kanallar açılarak modeller teste hazır hale getirilmiştir.

3.2 Deneysel Çalışmaları

AF100 model rüzgâr tüneli 3700 mm x 1065 mm x 1900 mm boyutlarında ve 305 mm x 305 mm, ve 600 mm boyutlarındaki modellerin kaldırma ve sürtünme kuvvetlerinin tayininde kullanılabilen, 0 – 36 m/s hız aralığında ölçüm yapabilen bir deney setidir. Deney setinde 32 adet çıkış bulunan basınç göstergesi ünitesi, statik pitot-tüpü ile diğer ölçerler bulunmakta ve test sonuçları



Şekil 3.2: Kanalsız küt prizmatik modelin görünüşü

bir yazılım ile bilgisayar ortamına aktarılmaktadır. Deneysel çalışmalara kanalsız küt model ile başlanmış 5 m/s, 10 m/s, 15 m/s, 20 m/s ve 25 m/s hızlarda model üzerindeki sürtünme ve basınç dirençleri ile direnç katsayıları deneysel olarak elde edilmiştir. Daha sonra 10 mm, 20 mm, 30 mm ve 40 mm çapında küt cismin genişliği boyunca kanallar açılarak ölçümler yapılmıştır (Şekil 3.3).

3.3 Deneysel Sonuçları ve Karşılaştırma

Farklı genişliklerde kanallara sahip küt modellerin farklı hızlarda elde edilen direnç değerleri deneysel olarak elde edildikten sonra veriler derlenmiş ve sonuçlar önceki bölümde elde edilen HAD analizleri ile karşılaştırılmıştır. Şekil 3.4'te deney çalışmalarından elde edilen kanalsız ve kanallı modellerin farklı hızlardaki toplam direnç değerleri görülmektedir. Sonuçlara göre, yüksek hızlarda toplam direncin üstel olarak artmakta, kanal genişliğinin artması ise



Şekil 3.3: 40 mm kanal çapına sahip modelin deneyinden bir görsel.

toplam direnci azaltmaktadır. Nitekim 40 mm kanal genişliğine sahip modelin 25 m/s giriş hızındaki toplam direnç değerinin kanalsız küt profilinkine göre yaklaşık %37 daha az olduğu tespit edilmiştir. Direnç katsayısı cisme etkiyen kuvvete, normal yüzey alanına, akışkanın yoğunluğu ile akış hızına bağlı bir katsayıdır. Nitekim kanalsız küt modelin toplam direncinin, diğer modellerden daha yüksek olması nedeniyle bu modelin yüksek hızlardaki direnç katsayısı diğer modellerinkine göre daha fazla elde edilmiştir. 40 mm kanal genişliğine sahip modelin direnç katsayısı en azdır. Kanalların genişliğinin artması direnç katsayısını da azaltmaktadır.

4. DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada, "Gemi Gövdesinde Açılacak Kanallar Sayesinde Gemi Direncinin Azaltılması" projesi kapsamında yapılan sayısal ve deneysel çalışmaların bazı sonuçları sunulmuştur. Kanalsız ve kanallı küt prizmatik modellerin HAD analizleri yapılmış, analizlerden toplan direnç ve bileşenleri ile sürtünme katsayı değerleri elde edilerek sayısal çözüm hacmi boyunca basınç ve hız dağılımları çıkarılmıştır. Farklı kanal genişliklerine sahip modellerin imalatı ile küt cisimlerin farklı giriş hızlarındaki rüzgâr tüneli deneyleri yapılmış ve parametrik sonuçlar değerlendirilmiştir. Deneysel çalışmalara

paralel olarak ilerleyen hesaplamalı akışkanlar dinamiği simülasyonlarından elde edilen sonuçlar ile deney sonuçları karşılaştırılmıştır. Elde edilen veriler ve analizlere göre aşağıdaki çıkarımlara ulaşılmıştır:

- Prizmatik kanalsız ve kanallı modellerin HAD analizlerine göre; prizmatik modele 40 mm genişliğinde ve üç adet kanal açılmasıyla toplam direncin yaklaşık %40'a kadar azaltılabileceği söylenebilir. Bu oran hıza göre değişmekle beraber ortalama %30 seviyesindedir.
- Prizmatik kanalsız ve kanallı modellerin deney sonuçlarına göre ise; prizmatik modele 40 mm genişliğinde ve üç adet kanal açılmasıyla toplam direncin yaklaşık %37'ye kadar azaltılabileceği söylenebilir. Bu oran yine hıza göre değişmekle beraber ortalama %30 seviyesindedir.
- Sayısal ve deneysel sonuçların birbiriyle örtüştüğü değerlendirilmektedir. Elde edilen toplam direnç değerlerinin sapması %6 ile %23 arasında değişmektedir. Yüksek hızlarda sapma miktarı azalmaktadır.
- İlk etapta elde edilen sonuçlarla kanallar sayesinde toplam direncin önemli ölçüde azaltılabileceği değerlendirilmekte olup verilerin tam

ölçekli bir gemide kanal etkilerinin görülmesi açısından cesaret verici olduğu söylenebilir. Nitekim, ilerleyen çalışmalarda tam ölçekli bir gemi için kanal genişliği, uzunluğu ve gemi üzerindeki pozisyonu gibi parametreler göz önünde bulundurularak farklı Reynolds sayılarında HAD analizleri ve deneysel çalışmalar yapılması önerilmektedir.

TEŞEKKÜR

Projede deneysel çalışmalar için kullanılan modellerin imalatı sürecindeki değerli katkılarından dolayı ZET Marine firmasından Gemi İnşa Müh. Bülent Manav'a teşekkürlerimizi sunarız.

KAYNAKLAR

- [1] Baykal R. & Dikili A. C. *Gemilerin Direnci ve Makina Gücü. İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, 2002.*
- [2] Bo, P., Hao, Y., Hong, F., and Ming, W. (2015). *Modification of k- turbulence model for predicting airfoil aerodynamic performance. J. Therm. Sci. vol. 24, no. 3, pp. 221-228.*
- [3] Versteeg, H. K. And Malalasekera, W. (2007). *Turbulence and its modelling, in An Introduction to Computational Fluid Dynamics: The Finite Volume Method. 2nd ed. Malaysia: Pearson Education Limited, ch. 3, pp. 40-114.*
- [4] Spalart, P. R. and Allmaras, S. R. (1992). *A one-equation turbulence model for aerodynamic flow. AIAA, Seattle, WA, Rep. AIAA-92-0439.*
- [5] Turgeon, E., Pelletier, D., Borggaard, J., and Etienne, S. (2007). *Application of a sensitivity quation method to the k- model of turbulence. Optim. Eng. vol. 8, no. 4, pp. 341-372.*
- [6] Launder, B. E., Reece, G. J., and Rodi, W. (1975). *Progress in development of Reynolds-stress turbulent closure. J. Fluid Mech., vol. 68, pp. 537-566.*
- [7] Menter, F. R.. (1993). *Zonal equations turbulence models for aerodynamic flows. AIAA, Washington, DC, Rep. AIAA-93-2906.*
- [8] FLUENT User Guide. (2001). *Modeling Turbulence.*

¹ Piri Reis Üniversitesi

² Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi



Customer Satisfaction Delivered


4 KITA

10 ÜLKE

23 ŞEHİR



www.kinay.com

 kinayofficial

 KINAY

 Kinay

 Kinay

Great
Place
To
Work®

Certified

DEC 2022-DEC 2023

TÜRKİYE

LONDRA BÜYÜKELÇİLİĞİ TARAFINDAN SUAT HAYRİ AKA İÇİN RESEPSİYON DÜZENLENDİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) legal komite toplantılarının yapıldığı dönemde Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği tarafından IMO'nun Londra'daki genel merkezinde IMO Genel Sekreterliği'ne Türkiye tarafından aday gösterilen Büyükelçi Suat Hayri Aka için bir resepsiyon düzenlendi.



Suat Hayri Aka

Dışişleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıkları tarafından şu anda Uluslararası Havacılık Teşkilatı (ICAO) nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi olan Suat Hayri Aka, Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreterliği aday olarak belirlendi. Üye ülkeler nezdinde ziyaretlerine başlayan ve lobi faaliyetleri yapan Büyükelçi Suat Hayri Aka için Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği tarafından Büyükelçi Koray Ertaş evsahipliğinde IMO'nun genel merkezinde bir resepsiyon düzenlendi. İftar saatine denk getirilen resepsiyona; IMO Genel Sekreteri Ki-Tack Lim başta olmak üzere, çok sayıda ülke temsilcisi ve personel katılım sağladı.

Resepsiyonda açılış konuşmasını Türkiye'nin Londra Büyükelçisi Koray Ertaş yaptı. Büyükelçi Koray Ertaş

konuşmasında Büyükelçi Suat Hayri Aka'yı takdim etti ve adaylığını resmen duyurdu. Ardından Büyükelçi Suat Hayri Aka bir konuşma yaptı.

Suat Hayri Aka konuşmasında seçilmesi halinde öncelikli hedeflerinin neler olacağını anlattı. Aka vizyonumuz ve önceliklerimiz hakkında da bilgi verdi. Suat Hayri Aka; "Dekarbonizasyon, dijitalleşme, teknolojik yeniliklerin desteklenmesi, IMO personelinin eğitimi ve güçlendirilmesi, IMO'da temsilde çeşitlilik ve bölgesel dengelere dikkat etme" konularının öncelikli hedefleri arasında olduğuna vurgu yaptı.

Diğer taraftan denizcilikte daha fazla kadın istihdamı ve çok dillilik gibi konuların da masalarında olduğuna değinen Aka; "Vizyon belgelerinde de yer alan IMO'yu güçlü, saygın ve güvenilir bir kurum olarak dünya çapında daha etkin olacak, sözü dinlenir bir örgüte dönüştürmek, denizi ve denizcileri koruyan, ticareti geliştirmeye çalışan, üye devletlerin ihtiyaç ve beklentilerine cevap verir hale getirmek ve daha çok uluslararası işbirliği yapan, proaktif ve yenilikçi bir kuruma dönüştürmek" gibi öncelikleri olduğunu dile getirdi. Büyükelçi Suat Hayri Aka dahil 7 aday IMO Genel Sekreterliği için yarışıyor. Bu yedi aday; Bangladeş'ten Moin Uddin Ahmed, Türkiye'den Suat Hayri Aka, Panama'dan Arsenio Antonio Dominguez Velasco, Dominika'dan Cleopatra Doumbia-Henry, Kenya'dan Nancy Karigithu, Finlandiya'dan Minna Kivimäki ve Çin'den Zhang Xiaojie. Burada dikkat çeken nokta Finlandiya ve Çin adayının son gün, son saat başvuru yapmış olması...



SUAT HAYRİ AKA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEN DESTEK İSTEDİ

Deniz Ticareti Dergisi'ne özel açıklamada bulunan Büyükelçi Suat Hayri Aka, gidebildiği kadar çok sayıda ülkeyi ziyaret etmek istediğini, şu ana kadar gittiği ülkelerde ilgiyle karşılandığını söyledi. Türk denizcilik sektörüne de çağrıda bulunan Büyükelçi Suat Hayri Aka; "Türk denizcilik sektöründen, bu konunun önemiyetinin bilincinde olarak destek ve lobi çalışmalarına katkıda bulunmalarını bekliyorum. Oda Başkanımız ve diğer kuruluş temsilcilerinin bu konuda büyük gayret gösterdiğini de söylemem lazım. Sağ olsunlar onlar da en az bizler kadar heyecanla süreci takip ediyorlar" dedi.

Bunun bir uluslararası seçim olduğunu ifade eden Aka, "Tabii ki liyakat çok önemli, ama tek kriter değil maalesef. Dolayısıyla kazanmak çok önemli, yine de bu konuda kaybeden olmayacak. Ülkemizin bu görevlere talip olması da önemli bir adımdır. Bütün dünya Türk denizciliğinin artık uluslararası kabul görececek yetkinlikte denizciler yetiştirdiğini görmüş oldu. Biz çalışmalarınızı azimle yürütüp, uluslararası toplumun seçimde karar vermesini bekleyeceğiz" şeklinde

konuştu. Türk medyasına da çağrıda bulunan Büyükelçi Suat Hayri Aka, "Türk medyasına önemli bir görev düşüyor. Bu milli meselede dikkatli ve seçici haber yapmaları, moral ve motivasyon verecek destekleyici katkıları çok kıymetli olacaktır" dedi.

SEÇİM 18 TEMMUZ 2023 SALI GÜNÜ YAPILACAK

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) yedi üye ülkesi, şu anda bu görevi yürütmekte olan Kore Cumhuriyeti'nden Kitack Lim'in görev süresinin 31 Aralık 2023'te sona erecek olması nedeniyle Genel Sekreterlik görevi için adaylarını gösterdiler. Seçim, 18 Temmuz 2023 Salı günü IMO Genel Merkezi'nde yapılacak. Seçimden sonra Konsey kararı, 2023 yılının sonlarında IMO Genel Kurulu'nun 33'üncü oturumuna sunulacak ve Genel Kurul atamayı onaylaması için davet

edilecek. Seçilen Genel Sekreter 1 Ocak 2024'te göreve başlayacak.



Genel Sekreterin, kuruluşun IMO'nun amaç ve hedeflerine ulaşma çabalarına liderlik etme rolü

oldukça önemli. Sektör, karbondan arındırma ve daha sıkı emisyon azaltma hedeflerini karşılama yönünde artan bir baskıyla karşı karşıya olduğundan, seçim, denizcilik endüstrisi tarihinde kritik bir dönemeçte gerçekleşiyor. IMO üye devletlerinin mevcut 2018 tarihli de karbonizasyon stratejisini revize ederek 2050 yılına kadar net sıfır emisyon hedefini belirlemesi halinde yeni Genel Sekreter, sektörü sürdürülebilir bir geleceğe doğru yönlendirmede çok önemli bir role sahip olacak.

IMO şu anda, 2050 yılına kadar gemilerden kaynaklanan emisyonları sadece yarıya indirmeyi amaçlayan mevcut iklim stratejisini gözden geçirme sürecinde. Bir başka deyişle, Temmuz 2023'te Londra'da gerçekleşmesi planlanan IMO MEPC 80, denizcilik sektörü için en önemli iklim toplantısı olacak şekilde şekilleniyor. Bu toplantıda düzenleyici çerçeveyi ve endüstrinin karbondan arındırılması için geçiş yolunu belirleyecek olan revize edilmiş sera gazı emisyon stratejisinin (GHG) IMO tarafından kabul edilmesi bekleniyor. Üye ülkeler 2050 yılına kadar tam karbonsuzlaştırma çağrısında bulunduğundan, bu toplantının sonucunun sektör için geniş kapsamlı etkileri olacaktır. Karbonsuz veya karbon oranı çok düşük alternatif deniz yakıtlarının sürdürülebilir şekilde üretilmesi bu hedefe ulaşmada en önemli araç olarak görülürken; gerek yakıt maliyetlerindeki olası artışlar, gerekse kaçınılmaz teknolojik yeniliklerin denizcilik maliyetlerini önemli ölçüde arttıracığı tahmin edilmektedir. Keza denizcilik sektörünün her branşında karbonsuz işletmelerin öne çıkacağı, emisyon üretimine neden olan klasik işletmeleri ise zor bir dönemin beklediği söylenebilir.



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



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

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



Ordino (Delivery Order)



* İSMAİL AYDIN

Ordino veya diğer adıyla yük teslim talimat formu, başta denizcilik olmak üzere denizcilikle bağlantılı diğer sektörlerin ilgilileri tarafından uzun yıllardır tartışılmakta olan bir konudur. Farklı disiplinlerden gelen tespit ve yorumlar zaman zaman tartışmaları alevlendirmiş, bazen de farklı yönlere çekilmesine vesile olmuştur. Ancak bu yazı, sektöre fayda sağlaması inancıyla ordino konusunun öncelikle hukuki boyutu ile incelenmesi için kaleme alınmıştır.

Böyle tartışmalı bir konuda bu yazının bütünlüğünü korumak adına mecburen konuyu sınırlama gereği duyduğumuzdan, öncelikle ordino kavramının hukuki niteliği ortaya konacağı için birçok taşımada kullanılan konşimentodan bağımsız olarak konuyu ele alacağız. Ayrıca yükün teslimine dayalı taşıyan ve gönderilen arasında kurulan hukuki ilişkinin Gümrük Mevzuatı ile doğrudan bir ilgisi olmadığı kanaatindeyiz. Nihayetinde, bu yazımızda sadece ordinonun konteyner ile yapılan denizyolu ile yük taşıma işlemlerinde hukukten kullanılması gereken zorunlu

bir kavram olup olmadığını ele alıyor olacağız.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddesi uyarınca navlun sözleşmelerinin çarter ve kırkambar olmak üzere ikiye ayrıldığını görmekteyiz. Yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyan, eşyayı geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlenirken, kırkambar sözleşmesinde taşıyan, ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenir. Konteyner ile yük taşınmasında gemide özel bir yerin tahsisi işlemi olmadığından bir kırkambar taşıması olduğu kabul edilir ve bu sebeple açıklamalarımız kırkambar sözleşmesine yönelik olacaktır.

Navlun sözleşmelerinde taşıyan, ancak yükü (ve düzenlenmişse

Türk Ticaret Kanunu bu hususlara dair özel düzenleme getirmiştir ve Türk Borçlar Kanunu hükümleriyle birlikte uygulanacak düzenlemelere de atıf yapmaktadır. Dolayısıyla öncelikle bu hükümlerin incelenmesi gerekmektedir.

TİCARİ MALLAR HAKİM KARARI OLMADAN DA BİR ARDIYEYE TEVDİ EDİLEBİLİR

Türk Ticaret Kanunu madde 1176'ya göre kırkambar sözleşmesinde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür. Hükümden açıkça gönderilenin konteyneri derhal teslim alması gerektiği anlaşılmaktadır. Ancak bu yöntemin gönderilen tarafından tercih edilmediği takdirde kanun koyucu Türk Ticaret Kanunu m. 1174'e atıf yaparak konuyu düzenleme altına almıştır. Bu madde



konşimentoda) belirlenen şartlar kapsamında teslim ettikten sonra hukuki yükümlülüklerinden kurtulacaktır. Teslim işlemi, navlun sözleşmesi şartlarına göre; örneğin, boşaltma gönderilene ait ise gemide olabileceği gibi gönderilen hazırsa boşaltmadan hemen sonra olabilmektedir. Ancak

uyarınca gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyan gönderilene haber verdikten sonra Türk Borçlar Kanunu'nun 107 ile 109. maddelerinde öngörülen haklarını kullanabilir. Bu düzenlemede

gönderilenin alacak hakkı olan teslimi derhal talep etmediğinde konteyneri teslim borcu olan taşıyanın sahip olduğu durumu düzenleyen 107. maddeye göre ise, alacaklının temerrüde düşmesi durumunda borçlu, hasar ve giderleri alacaklıya ait olmak üzere, teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulabilir. Ticari mallar, hakim kararı olmadan da bir ardiyeye tevdi edilebilir. Buna göre taşıyanın teslim alınmayan eşyayı, hasar ve giderleri gönderilene ait olmak üzere tevdi edebilmesi hakkı kanun icabı doğmaktadır.

işletmesine devreder. Liman işletmesi bu kapsamda alt ferî zilyet haline gelir ve yükün serbest bırakılması için liman işletmesine konteynerin kime teslim edileceği konusunda talimat verilmesi zorunluluğu hasıl olur. Aksi durumda, Türk Borçlar Kanunu madde 575 kapsamında ardiyecinin geri verme yükümlülüğünün (kendisine ya da gönderilene teslim edilmesi borcunun) ihlali söz konusu olacaktır. Dolayısıyla gönderilen, konteyneri derhal almayarak limanda saklama sözleşmesinin kurulmasına imkân verdiği durumda

gönderilene teslimine ilişkin bu talimat, dayanağını Gümrük Mevzuatından değil, saklama sözleşmesinin düzenlendiği borçlar hukukundan almaktadır. Ordunun gümrük idarelerinde gümrük iş ve işlemleri sırasında aranmayacağına ilişkin T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından yapılan açıklamalar ve verilen talimatlar, 1999 yılında değişen Gümrük Kanunu ile gümrük idarelerinin bir antrepo işletmecisi olmaktan çıkıp, eşyanın gümrüklenmesi ile ilgili konularla kendini sınırlamasının doğal bir sonucu olarak



Yukarıdaki maddeleri birlikte değerlendirdiğimizde, konteyner taşımalarında gönderilenin taşıma tamamlanır tamamlanmaz, yani gemi rıhtıma yanaşır yanaşmaz yükü fiilen teslim alması gerekmektedir. Aksi durumda konteyner derhal bir ardiyeye / terminal tarafından işletilen (gümrüklü) bir antrepoya tevdi edilmektedir.

Bu tevdi işlemi ile artık liman (antrepo) işletmesi ile taşıyan arasında bir saklama sözleşmesi kurulmaktadır. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 561. maddesi uyarınca; "Saklama sözleşmesi, saklayanın, saklatanın kendisine bıraktığı bir taşınırı güvenli bir yerde koruma altına almayı üstlendiği sözleşmedir ..." denilmektedir. Söz konusu saklama sözleşmesi uyarınca taşıyan yükün üzerindeki dolaysız zilyetliğini liman

konteyneri teslim alabilmek için taşıyan ile liman işletmecisi arasındaki saklama sözleşmesinin ifasına yönelik yükün kendisine teslim edilmesine dair taşıyanın talimatına ihtiyaç duyacaktır. Bunu istemeyen gönderilenler konteynerlerini derhal teslim almalılardır.

Söylenecik ve tartışılacak birçok kavrama bu çalışmamızın özüne zarar vermemek için yer vermediğimizden, burada bir sonuç yazmak yerine sadece konunun özetine yer vereceğiz. Özetle, gönderilen konteyneri derhal teslim almadığında kanun ve taşıma sözleşmesi gereği saklama sözleşmesi yapmak zorunda kalan taşıyan bu sözleşmenin karşı tarafı olan liman işletmesine gönderilene konteynerin teslim edilebilmesi için "teslim talimatı – delivery order" vermek zorundadır. Yükün

ortaya çıkmaktadır. Günümüzde devlet tarafından işletilmekte olan liman ve terminaler halen mevcuttur, ancak liman ve terminal hizmetlerini ifa eden kamu görevlilerinin görev ve sorumlulukları ile gümrük iş ve işlemlerini ifa eden kamu görevlilerinin görev ve sorumluluklarını birbirinden ayrı tutmak ordino konusunu daha iyi anlamak hususunda önem arz etmektedir. Günümüzde, gümrük idarelerinin iş ve işlemlerini ifa ederken ordino veya yeni adıyla yük teslim talimat formunu aramamaları, antrepo işletmecilerinin de ordino aramaksızın yük teslim etmesi gerektiği, liman işletmelerinin ise ordinosu olmayan yüklerin çıkışına izin vermeleri gerektiği anlamına gelmemelidir.

* AVUKAT

IMO 2020'den çok önce
Türkiye'de ilk
VLSFO ikmalini
gerçekleştirdik.

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

“Denizcilik Yakıtları Kalite ve
Miktar Güvence Sistemi” ile
her ikmalimizi

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

— Dünya devi şirketler dahil, —
tüm müşterilerimize bugüne kadar
tek bir problem yaşatmadan
%100 müşteri memnuniyetini
sağladık.

**Kadriye Ana &
Necati Alpagül'e
tam not**

SIRE denetiminden
başarıyla geçen barçlarımız ile
uluslararası enerji devlerinin
tüm yakıt taleplerine
cevap verebilecek kapasiteye
ulaştık.

2020

yılında

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büyüdük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

BALIK SEZONU SONA ERDİ VE AV YASAĞI BAŞLADI

Balık sezonu, gırgır ve trol av araçları ile avcılık yapan balıkçı gemileri için tüm denizlerde sona erdi. 1 Eylül 2023'e kadar sürecek av yasağı süresince tüm denizlerde denetlemelere devam edilecek.



Balık sezonu, endüstriyel avcılık yapan balıkçı gemileri için tüm denizlerde sona erdi. Sona eren av sezonuna ilişkin İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürü Ahmet Yavuz Karaca bir açıklama yaptı. Karaca 192 lokasyonda 4 milyon 982 bin metrekarelik alanın tarandığını, 212 adet hayalet ağın (322 bin 620 metrekare ağ) deniz dibinden çıkarılıp, geri dönüşüme kazandırıldığını açıkladı. İMEAK DTO Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul'da 2023 balık sezonunu değerlendirdi.

AHMET YAVUZ KARACA: 2023'DE 587 BİN 310 TL İDARİ PARA CEZASI KARARI UYGULANDI

Ahmet Yavuz Karaca açıklamasında şunları söyledi: "İstanbul kıyı şeridi 661 km olup, ilimiz sınırları içerisinde bin 942 adet yeşil ruhsat tezkeresine haiz balıkçı gemisi denize açılmaktadır. İlimizde; 2 adet lagün, 8 adet baraj gölü, 22 adet akarsu, 5 adet çift kabuklu

yumuşakça izlenen üretim alanı ve 48 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır.

İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürlüğü Balıkçılık ve Su Ürünleri Şubesi ve ilçe tarım ve orman müdürlükleri tarafından 2022-2023 su ürünleri avcılık sezon başlangıcı olan 1 Eylül 2022 tarihinden itibaren Su Ürünleri Kanunu ve ilgili mevzuat kapsamında, toplam 9 bin 955 adet denetim sonucu 587 bin 310 TL idari para cezası kararı uygulanmış, yaklaşık 36 bin 922 ton su ürününe el konulmuştur. Mevzuat kapsamında yetkilendirilmiş kurumlar tarafından denetim ve kontrollerde 2020 yılından itibaren 191 adet çeşitli ebat ve özelliklerde balıkçı teknesine el konularak mülkiyetleri kamuya geçirilmiş, 13 adedi çeşitli kurumlara bağışlanmıştır."

İstanbul İl Tarım ve Orman Müdürü Ahmet Yavuz Karaca, İstanbul'da

gerçekleşen 2022-2023 avcılık sezonu ile ilgili değerlendirmelerde bulunarak; "İstanbul'un denizlerinde, 2014'ten bugüne kadar 192 lokasyonda 4 milyon 982 bin metrekarelik alan tarandı, 212 adet hayalet ağ (322 bin 620 metrekare ağ) deniz dibinden çıkarılıp geri dönüşüme kazandırıldı" dedi.

Karaca; "İstanbul Yapay Resif Projesi kapsamında ise 2019 yılı ve 2022 yılları arasında Kınalıada, ve Burgazada – Heybeliada ve Sarayburnu açıklarında belirlenen koordinatlara toplamda 660 yapay resif ünitesi ve 39 adet anti trol resif ünitesi atımı gerçekleştirilmiştir" şeklinde konuştu. Diğer taraftan yasak sezonda gerek küçük ölçekli balıkçılardan gelen balıklarla, gerekse yetiştiricilik yapılan çiftlik balıkları ile yaz boyunca balık ihtiyacının rahatlıkla karşılanacağı belirtildi. Balıkçılık sezonunun sona ermesinin ardından İMEAK DTO Balıkçılık Faaliyetleri



AHMET YAVUZ KARACA
İSTANBUL İL TARIM VE ORMAN MÜDÜRÜ



MURAT KUL
İMEAK DTO BALIKÇILIK FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK.

Komitesi Başkanı Murat Kul, Deniz Ticareti Dergisi'ne sezonu değerlendirdi.

MURAT KUL: SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR AVCILIK İÇİN DENİZLERİMİZE ÖZEN GÖSTERMELİYİZ

Balıkçılık sektörü bir sezonu daha geri bıraktı. Karadeniz'de bu yıl palamut avcılığının son yılların en verimli ve bol olduğunu söylersek çok doğru olur. Bu

yıl boş şekilde avlandı ve balıkçılarımız ekonomik olarak faydalanmış oldu. Daha sonra da Marmara Denizi, Karadeniz ve Ege Denizi'nde hamsi avcılığı yapıldı ve diğer balık çeşitleri de sofralarımıza geldi. Balıkçılarımız için balık sezonu balık anlamında verimli geçti. Tabii ki; artan maliyetler ve giderler balıkçıları da ekonomik olarak etkiledi. Her ne kadar balık bol olsa da akaryakıt

fiyatının yüksekliği sektörde sorun yaşanmasına neden oldu. Burada şunu vurgulamak gerekirse; sezon bitti ama küçük ölçekli binlerce balıkçı avlanıyor olacak ve tezgahlarda az miktarda da olsa balık çeşitleri görülecek. 15 Nisan itibari ile teknelerimizi bakım ve onarım çalışmaları, ağ tamiratları için balıkçı barınaklarına bağladık, bu işlerimize devam edeceğiz. Yakın zamanda TBMM'de bir balıkçılık komisyonu kuruldu, biz de balıkçılar olarak takibini yapıyoruz. 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu değişti.

Sektörde artan yasaklar, alınan bazı kararlar tekrardan komisyonda tartışılıp yeni bir "Balıkçılık Politikası" oluşturulacak. Bizler de buradan çıkacak kararları merak ediyoruz. Bakalım balıkçılarımız için neler çıkacak, hep birlikte göreceğiz. 15 Nisan itibari ile balıklar havyar dökecek, bizler de çoğalmaya, üremesi için 4-5 ay bekleyeceğiz. Bu süre zarfında denizlerimizi koruyup kollamalı, illegal yapılan avcılıklara izin vermemeliyiz. Temiz deniz ilkemiz ve sürdürülebilir bir avcılık için denizlerimize gereken özeni göstermeli, balıkçılar olarak elimizden geleni bizler de yapmalıyız.



EYT DÜZENLEMESİNİN VERGİ VE İŞ HUKUKU KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ



*MURAT ERİŞTİ

1. GİRİŞ

Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ile 375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun “**Kanun**”, 03.03.2023 tarihli ve 32121 sayılı Resmi Gazete’de yayımlananarak yürürlüğe girmiştir. Böylelikle uzun bir zamandır gündemde olan Emeklilikte Yaşa Takılanlar “**EYT**” sorununun çözümü hukuki bir zemine oturtularak, iş hukukunu ve sosyal güvenlik sistemini yakından ilgilendiren önemli değişiklikler hayata geçirilmiş ve 9 Eylül 1999 tarihinden önce sigortalı olarak çalışmaya başlayanların emekliliğe hak kazanması için aranan şartlar yeniden düzenlenmiştir. Bu yazımızda EYT ile ilgili yasal düzenlemeler, bu düzenlemelerin vergi ve iş hukuku uygulamasına etkileri ile işçi ve işveren ilişkisi kapsamında karşılaşılabilecek sorularla ilgili genel değerlendirmeler izah edilecektir.

2. EYT KAVRAMI

Bilindiği üzere, 08.09.1999 tarihinden önce herhangi bir yaş şartı aranmaksızın sigortalılık süresini dolduranlar ve

prim ödeme gün şartını sağlayanlar emekliye ayrılabilirdi. 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu’na 08.09.1999 tarihinde 4477 sayılı Kanun ile geçici madde 81 hükmünün eklenmesiyle birlikte 08.09.1999 tarihinden önce sigortalı olarak çalışmaya başlayanların emekliliği hak etme şartları değiştirilmiş, bu tarihten sonra emekliliğe hak kazanmak için sigortalılık süresi ve ilk kez sigortalı olunan tarihe göre belirlenen prim ödeme gün sayısının yanında kademeli olarak yaş koşulu da aranmaya başlanmıştır. Bu değişiklik sebebiyle sigortalılık süresini ve prim ödeme gün sayısını doldurmasına rağmen emekli olabilmek için yaş şartını da sağlamayı bekleyen bir sigortalı kesimi ortaya çıkarmıştır. Bu kişiler kamuoyunda “Emeklilikte Yaşa Takılanlar” olarak adlandırılmıştır.

3. EYT DÜZENLEMESİNİN KAPSAMI VE GETİRİLEN YENİLİKLER

3.1 Yaş Şartının Kaldırılması

7438 sayılı Kanun uyarınca;

- 08.09.1999 (işbu tarih dahil) tarihinden önce malullük, yaşlılık ve ölüm sigortası (uzun vadeli sigorta kolları) kapsamında çalışmaya başlayanlar,

- 09.09.1999 (iş bu tarih dâhil) tarihinden sonra malullük, yaşlılık ve ölüm sigortası (uzun vadeli sigorta kolları) kapsamında çalışmaya başlayan ancak sigortalılık başlangıç tarihinin geriye götürülmesine olanak sağlayan borçlanma hükümlerine göre sigortalılık başlangıç tarihlerini 08.09.1999 (işbu tarih dâhil) öncesi olacak şekilde geriye götürenler,

sosyal sigorta mevzuatında kendileri için öngörülen sigortalılık süresi ve prim ödeme gün sayısını doldurmaları halinde yaş şartı aranmaksızın emekliliğe hak



** EVRİM UYGUR YAMANER

kazanacaklardır. 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu kapsamında 4/1-a statüsünde çalışanlardan kadın sigortalılar 20 yıl, erkek sigortalılar ise 25 yıllık sigorta süresini doldurmaları ve sigorta başlangıç tarihine göre değişmekle birlikte 5000 ilâ 5975 prim günü ödemesini sağlamaları halinde yaş şartı aranmaksızın emekliliğe hak kazanacaklardır.

3.2 İşverenlere Sosyal Güvenlik Destek Primi Hissesinden İndirim Sağlanması

Sosyal Güvenlik Destek Primi “SGDP” belirli yaş, sigortalılık süresi ve prim ödeme gün sayısı şartını yerine getirip emeklilik ve yaşlılık aylığı bağlanan sigortalıların yaşlılık aylığı kesilmeden hizmet akdine tabi çalışmaları halinde işverenlerinden alınan prim olarak tanımlanmaktadır. EYT düzenlemesi kapsamında ilk defa yaşlılık veya emekli aylığı bağlanarlardan, yaşlılık veya emekli aylığı talebi nedeniyle işten ayrılış bildirgesi verilenlerin işten ayrılış tarihini takip eden 30 gün içerisinde ve en son çalışılan özel sektör işyerinde sosyal güvenlik destek primine tabi olarak tekrar

çalışmaya başlamaları şartıyla SGDP işveren hissesinin beş puanlık kısmına isabet eden miktar Hazine tarafından karşılanacaktır.

4. EYT DÜZENLEMESİNİN İŞ HUKUKU KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 EYT Düzenlemesi Kapsamında İş Akdinin Sonlandırılması Talebi

Sosyal Güvenlik Kurumu'nun 03.03.2023 tarihli duyurusunda, hizmet süresinde tereddüt bulunan kişiler hariç olmak üzere kurum tarafından resmi yazı verilmeyeceği, sigortalıların emekliliğe hak kazanma şartları ve bu şartları yerine getirip getirmediklerine ilişkin bilgilerin e-Devlet platformundan veya "Ne Zaman Emekli Olurum" uygulamalarından temin edilebileceği ifade edilmiştir. Çalışanın, ekinde işbu yazının bulunacağı el yazılı, ıslak imzalı ve tarih içeren bir istifa dilekçesiyle işverene yazılı bildirimde bulunması ve emeklilik sebebiyle işten çıkışının yapılmasını talep etmesi hukuken uygun olacaktır. Dolayısıyla iş akdinin sonlandırılması talebi çalışan tarafından gelmelidir. Gerekli belgelerin sağlanması halinde işveren, "08-Emeklilik (yaşlılık) veya toptan ödeme nedeniyle" çıkış koduyla işçinin işten çıkışını gerçekleştirecektir. İşveren işçiyi EYT düzenlemesinden faydalanmaya ve bu sebeple iş akdini tek taraflı olarak sonlandırmaya zorlayamamaktadır.

4.2 EYT Düzenlemesi Kapsamında İş Akdi Sonlanan İşçiye Yapılması Gereken Ödemeler

4857 sayılı İş Kanunu kapsamında emeklilik sebebiyle iş akdinin feshedilmesi neticesinde ödenmesi gereken işçilik alacakları, EYT düzenlemesiyle iş akdini fesheden işçiler bakımından da aynıdır. Bu bağlamda, 1475 sayılı kanununun 14. maddesi uyarınca aynı işverenin iş yerinde en az bir yıl süreyle çalışmış olma şartıyla işverenin kıdem tazminatı ödenmemiş ücret, ödenmemiş fazla çalışma ve fazla sürelerle çalışma ücreti, ödenmemiş yıllık izin ücreti, prim veya ikramiye gibi ödenmemiş sözleşmesel menfaatler,

ulusal bayram ve genel tatil günlerini ve hafta tatillerini kapsayan çalışmalar için ödenmemiş ücretlerinin işçiye ödenmesi gerekmektedir. Emeklilik sebebiyle iş akdinin sonlandırılması halinde ihbar süreleri uygulanmadığından ihbar tazminatı ödemesi söz konusu değildir.

4.3. Kıdem Tazminatı ve Diğer Ödemelerin Taksitlendirilmesi

Kural olarak kanun gereği işçinin alacak ve tazminatlarının işten çıkış yapıldığı tarihte tam ve peşin olarak ödenmesi gerekmektedir. Bu kuralın aksinin kararlaştırılması ve kıdem tazminatı ile diğer işçilik alacaklarının taksitle ödenmesi veya ödemesinin ertelenmesi çalışanın yazılı onayı ve tarafların karşılıklı mutabık kalmaları halinde mümkündür. Bu durumda işverenin doğması muhtemel hukuki risklerinin önlenmesi için erteleme veya taksitlendirmeye ilişkin tüm koşulların yazılı bir protokol ile kararlaştırılması ve vade ile ödeme planının işbu protokole detaylı bir şekilde düzenlenmesi yerinde olacaktır. Zira Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarında özellikle kıdem tazminatı ödemesinin taksitlendirilebileceği ve taksitle ödemeyi kabul eden işçinin faiz hakkında vazgeçmiş sayılacağı kabul edilmektedir.¹ İşveren, tarafların mutabık kaldığı ve işçinin açık muvafakat ettiği ödeme planına aykırı hareket etmediği takdirde işçinin faiz hakkında vazgeçtiği, ancak taksit ödemelerinin zamanında yapılmaması halinde kıdem tazminatı alacağına fesih tarihinden itibaren faiz işletileceği belirtilmektedir. Yargıtay'ın yerleşik uygulamasına göre işbu faiz oranı bankalarca bir yıl vadeli Türk Lirası mevduata uygulanan en yüksek faiz oranıdır.

4.4. İşverenin EYT Düzenlemesi Kapsamında Emekli Olan İşçiyi Yeniden İstihdam Etme Yükümlülüğü

İşveren EYT düzenlemesi kapsamında iş akdini sonlandıran işçiyi yeniden istihdam etmekle yükümlü değildir. "Sözleşme serbestisi ilkesi" gereği işveren dilediği gibi belirlediği çalışanlarla işe devam edip etmeme kararı almakta özgürdür. İşveren uygun görmesi halinde işçiyi yeniden

istihdam edebilir. Bu durumda tekrar işe giriş, sosyal güvenlik destek primine tabi olacak şekilde yapabilecektir. Bu yeniden işe girişin, işçinin Sosyal Güvenlik Kurumu'na emeklilik başvurusu yaptığı aynı gün olmamasına ve en az bir gün sonrasında yapılmasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, yıllık 270 saate kadar fazla mesai karşılığı ücretlerin, çalışanın ücretine dahil olduğuna yönelik hükümler ile fazla çalışma muvafakati, rekabet yasağı gibi pek çok hükmün geçerliliği imzalı iş sözleşmesinin varlığına bağlıdır. Bu nedenle emeklilik sonrası tekrar istihdam edilecek çalışanlar için yeni bir yazılı iş sözleşmesi akdedilmesi işverenin yararına olacaktır.

4.5. İşçinin Yeniden İstihdam Edilmesinin İşçilik Alacaklarına Etkisi

Kural olarak, EYT düzenlemesi kapsamında iş akdi sonlanan işçilerin kıdem tazminatı ve bakiye yıllık izin ücreti dahil tüm işçilik alacaklarının işten çıkış tarihinde ödenerek ilgili çalışma döneminin tamamen sonlandırılması gerekmektedir. Ancak tarafların karşılıklı mutabakatı ile yeniden istihdam edilecek işçilerin ilk çalışma dönemine ilişkin işçilik alacaklarının tasfiyesi ikinci çalışma döneminin sonuna kadar ertelenebilmektedir. Bu durumda kıdem tazminatının ve yıllık ücretli izin sürelerinin hesaplanmasında ortaya çıkan çeşitli ihtimallerin incelenmesi gerekecektir.

- İşçinin tüm alacakları ödenerek ilk çalışma döneminin tasfiye edilmesi halinde ikinci çalışma dönemi bakımından yeni bir kıdem süresi başlamaktadır. İlk dönem ödenerek tasfiye edilmediği takdirde hizmet süreleri birleştirilecektir. İkinci çalışma döneminin de kıdem tazminatına hak kazandıracak şekilde sona ermesi halinde, kıdem tazminatının hesaplanmasında ikinci dönemin sona erme gününe kadar geçen süre ve o tarihteki ücreti/kıdem tazminatı tavanı dikkate alınacaktır. İlk çalışma döneminde kıdem tazminatının ödenmemesi ve ikinci çalışma döneminin kıdem tazminatına hak

kazandırmayacak şekilde sona ermesi halinde yalnızca ilk dönemin hizmet süresi ve ücreti/kıdem tazminatı tavanı dikkate alınacaktır. Bu durumdaki kıdem tazminatına, ilk fesih tarihinden ödeme tarihine kadar bankalarca 1 yıl vadeli Türk Lirası mevduata uygulanan en yüksek faiz işletilecektir.

• Yargıtay, 2019 yılına kadar geliştirmiş olduğu içtihat uyarınca işçinin ilk çalışma dönemine aityıllık izinlerinin kullandırılmış veya karşılığı ödenerek tasfiye edilmiş olması halinde işbu sürelerin ikinci çalışma dönemine eklenerek yıllık izin hesaplaması yapılamayacağını kabul etmekten, 2019 yılından sonra değiştirdiği yeni içtihadı uyarınca, emeklilik sonrası yeniden istihdam edilen işçinin önceki kıdemine ilişkin tüm alacakları ödenmiş ve tasfiye edilmiş olsa bile yıllık izin hesaplamasında her iki hizmet süresinin birleştirileceğini kabul etmiştir.²

4.6. EYT Kapsamında Yapılacak İşten Çıkışlarda İhtiyari Arabuluculuk Yoluna Başvurulması

6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'nun 18. maddesi 5. fıkrası uyarınca arabuluculuk faaliyeti sonunda anlaşmaya varılması hâlinde, üzerinde anlaşılacak hususlar hakkında taraflarca dava açılmaz. İhtiyari arabuluculuğa başvuru için öncelikle işçinin istifa dilekçesi vermesi gerekmektedir. Usulüne uygun şekilde gerçekleştirilen arabuluculuk faaliyeti sonucunda işçi, anlaşılacak hususlar hakkında herhangi bir dava açamayacaktır. İhtiyari arabuluculuk işveren lehine olup uygulamada işçiler tarafından arabuluculuk masraflarının işverene yansıtılmasının talep edildiği görülmektedir.

5. EYT DÜZENLEMESİ KAPSAMINDA ÖDENECEK KIDEM TAZMİNATININ VERGİLENDİRİLMESİ

193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun kıdem tazminatı ile ilgili 25. maddesinin 7. fıkrası uyarınca kıdem tazminatının belirli koşullar içerisinde vergilendirilmemesi gerekmektedir. İlgili maddede anılı

1475 ve 854 sayılı Kanunlar uyarınca, hizmet erbabının çalıştığı süre ve kıdem tazminatına esas ücreti dikkate alınarak hesaplanan ve ödenen kıdem tazminatları istisna kapsamına girmekte olup işbu tutarları aşan ilave ödemeler ücret kapsamında değerlendirilmek suretiyle vergilendirilmektedir. Hizmet erbabının kıdem tazminatına esas ücretine göre hesaplanan ve en yüksek Devlet memuruna (en yüksek devlet memuru olarak Cumhurbaşkanlığı İdari İşler Başkanı dikkate alınmaktadır.) bir hizmet yılı için ödenen azami emekli ikramiyesi tutarını aşan ödemelerde ise en yüksek Devlet memuruna ödenen azami emekli ikramiyesi kadarlık kısmı istisnaya konu edilecek, aşan kısmı ise ücret olarak vergilendirilecektir.

12/01/2023 tarihli ve 7431 sayılı Kanun ile yapılan düzenleme ile 01/01/2023-30/06/2023 döneminde geçerli olmak üzere; aylık katsayısı, memuriyet taban aylığı göstergesine uygulanacak taban aylık katsayı, iş gücü, iş riski, temininde güçlük ve mali sorumluluk zamlarının aylık tutarlara çevrilmesinde uygulanacak yan ödeme katsayısı yeniden belirlenmiştir.

Değişen parametrelere istinaden 01/01/2023 - 30/06/2023 tarihleri arasında geçerli olmak üzere uygulanacak vergiden istisna kıdem tazminatı tutarı 19,982.83-TL olarak hesaplanmıştır. Buna göre gelir vergisinden istisna edilecek tutar da 19.982,83-TL'ye tekabül etmektedir.

01.07.2023 tarihinden itibaren açıklanacak yeni katsayılara göre Gelir Vergisi'nden istisna edilecek kıdem tazminatı tutarı da değişecektir. Brüt ücret üzerinden hesaplanması gereken kıdem tazminatından sadece damga vergisi kesintisi (binde 7,59 oranında) yapılması gerekmektedir. Bakiye yıllık izin ücreti ödemeleri de hem SGK primine hem de gelir vergisine tabidir.

6. SONUÇ

7438 sayılı Kanun ile getirilen EYT düzenlemesiyle birlikte 08.09.1999

tarihinden önce sigortalı olarak çalışmaya başlayan kişiler açısından yaş şartı kaldırılmış, sigortalılık süresini, prim ödeme gün sayısını, işveren nezdinde 1 yıllık kıdemi doldurmuş olmaları ve istifa dilekçesiyle işverene yazılı bildirimde bulunmaları şartıyla emekliliğe hak kazanmaları mümkün olmuştur.

İş sözleşmelerini kıdem tazminatına hak kazanacak şekilde sonlandıran çalışanların işveren ile karşılıklı mutabakata varmaları halinde emeklilikten sonra yeniden istihdam edilmeleri ve ilk çalışma döneminin sona ermesiyle doğan işçilik alacaklarının ödemesinin ertelenmesi veya taksite bağlanması mümkündür.

Brüt ücret üzerinden hesaplanması gereken kıdem tazminatından sadece damga vergisi kesintisi (binde 7,59 oranında) yapılması gerekmektedir. Gelir vergisinden istisna edilecek tutar da bugün için 19.982,83-TL'ye tekabül etmektedir. Öte yandan bakiye yıllık izin ücreti ödemeleri de hem SGK primine, hem de Gelir Vergisi'ne tabidir.

İşçinin EYT düzenlemesi kapsamında işten ayrılmasından sonra 30 gün içerisinde aynı işveren nezdinde tekrar istihdam edilmesi halinde SGDP işveren hissesinde 5 puanlık indirim uygulanabilecektir.

Hukuki riskleri en aza indirmek için EYT sebebiyle iş akitlerini sona erdiren işçilerin kıdem tazminatlarının, bakiye yıllık izin ücretlerinin ve sair işçilik alacaklarının ödenmesininve böylelikle tekrar istihdam edilseler dahi ilk çalışma döneminin tamamen tasfiye edilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

¹ Yargıtay 9. HD, E.2020/4492, K.2021/1536, 19.01.2021

² Yargıtay 9. HD, E.2016/29801 K.2020/14939, 05.11.2020

* DTO YÖNETİM KURULU DANIŞMANI/
YEMİNLİ MALİ MÜŞAVİR
** ÖZÖĞÜL YENİGÜN PARTNERS/ AVUKAT/
YÖNETİCİ ORTAK

COMPACTCLEAN

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

FULL RANGE OF BWMS

35 M³/h - 2500 M³/h



**3 BWMS TYPES
TO MATCH EVERY NEED:**

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

 **Delmarmarine**

    /Delmar-marine **Tel:** +90 (216) 494 46 90 **Email:** info@delmar-marine.com

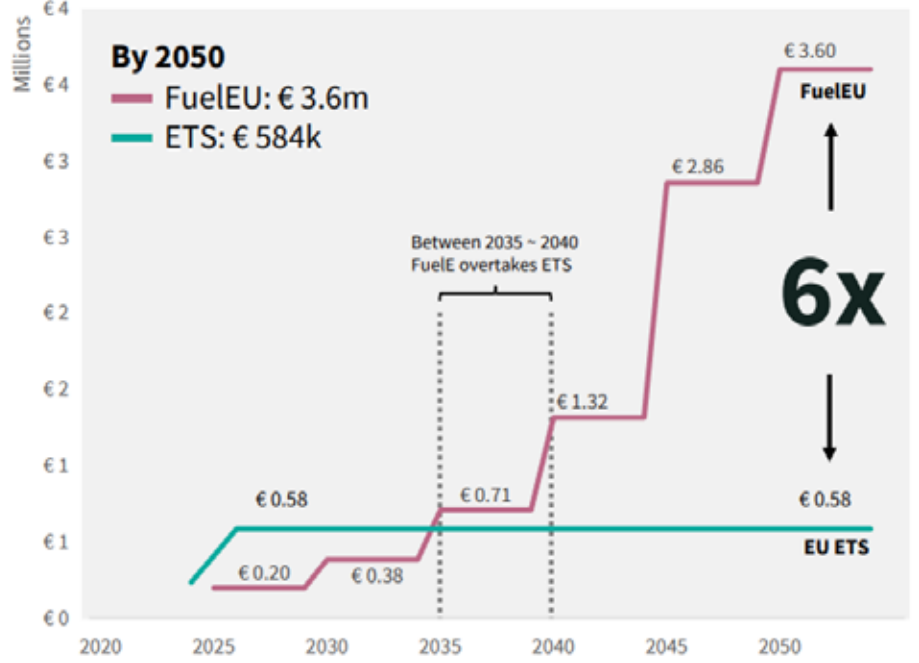
DESMI
PROVEN TECHNOLOGY
www.desmi.com
E-mail: desmi@desmi.com

AB ETS KAPSAMINDA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE GÜNCEL DURUM

AB karbon fiyatlandırması denizcilik sektöründe yeni zorluklar ve kurallar getiriyor. Karbon fiyatlandırması bazı gemi sahipleri ve kiracılar için bir tehdit gibi görünebilir. Bu uygulama ile fosil yakıtlardan daha pahalı olması beklenen yeşil yakıtlara geçişi teşvik etmek ve bununla birlikte operasyonlarda maliyetli değişiklikler yapmak amaçlanmaktadır. Ancak bu teşvik ve cezaların, uygulamayı detaylarıyla tam olarak benimseyenlere geniş bir menfaat sağlaması öngörülmektedir.

Deniz taşımacılığına yakın süreçte uygulanacak olan iki Avrupa Birliği (AB) karbon fiyatlandırma sistemi bu duruma iyi bir örnek olarak gösterilebilir. 2024 yılında, 5.000 GT ve daha büyük gemilerin karbondioksit (CO₂) emisyonları, AB'nin İzleme, Raporlama ve Doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV) Sistemi altında bildirilecek ve ayrıca bölgesel Emisyon Ticaret Sistemi'ne (Emissions Trading Scheme-ETS) dahil edilecektir. ETS kapsamındaki gemiler AB, Norveç ve İzlanda (Avrupa Ekonomik Alanı-European Economic Area/EEA) EEA içi seferlerde ve EEA limanlarında demirledikleri süre boyunca oluşturdukları tüm sera gazı (Green House Gases-GHG) emisyonları için, EEA limanlarında gidiş-geliş seferlerinde oluşturdukları GHG emisyonlarının yarısı için tahsisat (EU Allowances-EUA) almak zorunda kalacaklar. 2025 yılında ise, 2024 yılındaki seferlerden ve demirleme sürelerinden kaynaklanan CO₂ emisyonlarının %40'ı ETS'ye tabi olacak ve bu oran 2027 yılında %100'e yükseltilecektir.

2026 yılında, MRV ayrıca gemilerden CH₄ (metan) ve N₂O (azot oksit) emisyonlarının bildirilmesini de gerektirecek ve 2027 yılından itibaren ETS kapsamında, CO₂'ye ek olarak, metan ve azot oksit emisyonlarının CO₂



Şekil 1. AB ETS ve Fuel EU Maritime Maliyet Karşılaştırma Tablosu

eşdeğerinin %100'ü için EUA ödenmesi gerekecektir.

Diğer mekanizma, 2025 yılında yürürlüğe girecek olan "Fuel EU Maritime"dir. Bu yönetmelik, bir gemi tarafından kullanılan enerjinin yıllık ortalama sera gazı yoğunluğunu azaltmaya yönelik hedefler belirleyecektir. Gereken GHG yoğunluğu azaltımı 2025 yılında küçük bir oranda başlayacak olup, 2020 yılına göre %2 azalarak, 2030 yılında %6, 2035 yılında %14,5'e ve 2050 yılına kadar %80 oranına ulaşacaktır.

Ardından, yılın hedefine karşı gemi veya filonun performans derecesine ve hedefe ulaşmak için gereken düşük karbonlu yakıt maliyeti göz önünde bulundurularak ceza veya ödül tutarı hesaplanacaktır. İlk bakışta, 2027 yılına kadar kapsam dahilindeki tüm 2026 yılı emisyonlarının %100'ünü kapsayan ETS'nin, bahsi geçen bu iki mekanizma arasında daha büyük bir etkiye sahip olacağı öngörülmektedir. Bununla birlikte, Fuel EU Maritime, 2035 yılına kadar

sadece emisyonların küçük bir yüzdesini kapsayacaktır. Ancak "Lloyd's Register" tarafından yapılan analiz, Fuel EU Maritime'in finansal etkisinin AB ETS'den daha büyük olabileceğini göstermektedir. 2050 yılına gelindiğinde, Fuel EU Maritime cezaları maliyetinin, EUA satın alma maliyetinin 6 veya 8 katına kadar çıkabileceği hesaplanmıştır.

Lloyd's Register Deniz Ticareti Ticari Pazarlar Teknik Müdürü Luke Shu yaptığı açıklamada, "ETS'nin daha kolay anlaşılabilir olduğunu düşünüyorum. Bir ton CO₂ emisyonu oluşturursanız buna karşılık olarak bir tahsisat satın alırsınız ve bunun için ödeme yaparsınız. Oysa Fuel EU Maritime tamamen tekniktir. Etkisini görmek için en kolay yol, uyum maliyetlerini yan yana modellendirmektir" şeklinde konuştu.

UYUM MALİYETLERİNİN MODELLENMESİ

AB'ye gidiş geliş seferlerinde 9.725 ton CO₂ eşdeğerinde CO₂ emisyonu oluşturan ve AB limanlarında veya AB içindeki seferlerde 1.399 ton CO₂

eşdeğerinde salınan büyük bir handy boyutlu dökme yük gemisi için, 2026 yılında EUA maliyeti 0,58 milyon Euro olurken, Fuel EU Maritime kapsamında geminin aynı fosil yakıtı kullanmaya devam etmesi halinde 0,20 milyon Euro tutarında ceza yansıtılacaktır. Ancak 2035 yılına gelindiğinde, Fuel EU Maritime uyarınca cezası 0,71 milyon Euro olarak yansıtılacak olup, karbon piyasası istikrarlı kalması durumunda EUA fiyatı benzer kalacaktır. 2050 yılına bakıldığında, Fuel EU Maritime cezası emisyonları karşılamak için gereken EUA harcamasının altı katı olan 3,60 milyon Euro tutarına ulaşacaktır.

AB ETS'nin, bazı koşullar altında deniz taşımacılığı firmaları için oluşacak finansal maliyeti, ticari işletmecilere veya kiralayanlara aktarma hakkı sağlayacağı öngörülmesine rağmen, önemli miktarda çalışma yapılması gerekmektedir. Çoğu mevcut ticari sözleşme, henüz "kim neyi öder" senaryolarının çoğunu kapsayacak şekilde hazır değildir. Bu nedenle, kiralayanlar ve deniz taşımacılığı firmaları için düzenleyici etkinin sağlam bir anlayışı ve işletim inisiyatiflerinin kimin sorumluluğunda olduğunu anlamak, ticari ve risk yönetimi çerçevelerinin güncellenmesinden önce temel önem taşımaktadır.

EUA maliyetleri gemilerin daha verimli çalıştırılmasıyla azaltılabilirken, Fuel EU Maritime cezalarıyla karşı karşıya kalmayı önlemenin tek yolu yakıt teknolojilerini değiştirmektir. Ayrıca Fuel EU Maritime'in, zaman içinde uyum hedefini aşma durumunda fazlalık miktarını azaltarak erken uygulamaya geçenleri ödüllendirirken, hedefi karşılamada başarısız olanlar için cezayı katlayarak artırdığı belirtilmektedir. Her bir tedbirin göreceli önemini, uyumun optimize seçeneklerini ve zamanlamasını anlamak, karbon fiyatlamasını başarılı bir şekilde yönetmek için önemli bir ilk adımdır.

AB tedbirlerinin sonuçlarını tam olarak kavrayanlar için başka fırsatlar da bulunmaktadır. Örneğin, birkaç fazla

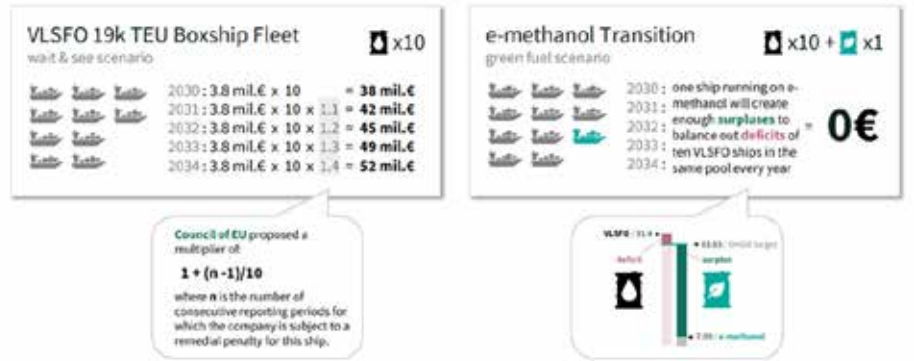
performans gösteren gemiyle tüm filo cezaları telafi edilebilir. Bu fırsat, aynı doğrulayıcı kuruluş tarafından doğrulanan emisyonlara sahip gemilerin bir araya toplanmasına izin veren AB'nin kararından kaynaklanmaktadır. Bu, deniz taşımacılığı firmalarıyla ilgili olmaksızın yapılabilir, bu nedenle firma filoları veya birkaç firma tarafından sahip olunan / kiralanan gemilerin geçerlidir. Emisyon cezalarını ve fazlalıklarını birleştirme kabiliyeti önemli sonuçlar doğuracaktır. Örneğin, e-metanolla çalışan bir tek geminin katılmasıyla on adet konteyner gemisinden oluşan bir filo, beş yılda (2030-2034) yaklaşık 277 milyon Euro tutarında Fuel EU Maritime cezasından kaçınabilir. Bu tasarruf, metanolla çalışan konteyner gemisi inşa etmenin tahmini maliyetini aşmaktadır.

Fuel EU Maritime'daki gemileri gruplama seçeneği, sıfır emisyonlu bir gemiye yatırım yapan firmaların, diğer uyum sağlamayan gemilerle birlikte gruplama teklifi sunarken çok güçlü bir müzakere

için sonuçlarını anladıklarından emin olmalıdır.

"Yeni ETS Mevzuatı: Ayrılmış Gelirler, Deniz Taşımacılığının Karbon Salınımını Azaltma Noktasında Bir Dönüm Noktası Olabilir".

Avrupalı gemi sahipleri, Avrupa Parlamentosu Genel Kurulu tarafından 18.04.2023 tarihinde Avrupa Birliği (AB) yeni Emisyon Ticaret Sistemi (Emissions Trading System-ETS) mevzuatının resmi olarak onaylanmasından memnuniyetle karşıladı. İnovasyon Fonu'nun yaklaşık 2 milyar Euro'luk kısmının denizcilik sektörü için ayrılması, sektörün karbon salınımının azaltılmasında bir dönüm noktası olması öngörülmüyor. Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi, Avrupalı sektör paydaşlarının taleplerine karşılık vererek AB ETS gelirlerini denizcilik sektörüne geri tahsis etmeyi, çevreci yakıtların benimsenmesini ve yeniliği teşvik etme yönünde adım attı. Mevcut ETS karbon fiyatlandırmasına göre yaklaşık 2 milyar Euro'ya karşılık



Şekil 2. Konvansiyonel Yakıt ile Yeni Yakıt Kullanımının Karşılaştırması (Kaynak: Lloyd's Register – [EU carbonpricingbringsnewpressures – andnewplays – tomaritime \(lr.org\)](https://www.lloydsregister.com/eu-carbonpricingbringsnewpressures-andnewplays-tomaritime))

pozisyonunda olacakları anlamına gelmektedir. Ancak gemilerin hangi tür kiralama anlaşması altında olduğuna ve özellikle kiralayanların yakıt satın alma sorumluluğu olduğu durumlarda dikkatli olunması gerekecektir. Düzenleme, bir gemi ile ilişkili fazla emisyon hakkının sahibinin armatör veya kiracı olup olmadığını tanımlamamaktadır. Bu nedenle bu tür anlaşmalara giren taraflar, avantajlarını en üst düzeye çıkarmak

gelen en az 20 milyon ETS tahsisatı, İnovasyon Fonu altında denizcilik projelerine tahsis edilecektir.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Sotiris Raptis konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: "İklim krizi ile mücadele etmek ve deniz taşımacılığını karbonsuz hale getirmek,



'yapılıp yapılamayacağı' değil, 'nasıl yapılabileceği' sorusuyla ilgilidir. ETS gelirlerinin bir kısmını denizcilik için ayırmak, sektörün enerji dönüşümü için bir zaferdir. İnovasyon Fonu aracılığıyla ayrılan özel destek, temiz ve çevreci yakıtlarla fiyat farkını kapatmak için önemlidir." Ayrıca ECSA tarafından, AB ETS maliyetlerinin ticari gemi işletmecilerine aktarılması için zorunlu gereksinimler yoluyla "kirlenen öder" ilkesinin korunması da memnuniyetle karşılandı. Üç yıllık bir süre içinde deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların kademeli olarak dahil edilmesi ve geçişin sorunsuz olmasını sağlamak için aşamalı geçiş dönemi de hayati önem taşımaktadır. Diğer yandan, ortak yasama organları, "iceclass" gemileri, küçük adalar ve uzak bölgeler için özel hükümler üzerinde anlaşma sağladı.

Yeni ETS ile denizcilik sektörünün karbon salınımının azaltılmasında önemli bir adım atılmasına rağmen, sektörün küresel rekabetçiliğini sürdürülebilmek için uygun miktarda düşük ve sıfır karbonlu yakıtların uygun bir fiyata temin edilmesi gerekecektir. Bu, önerilen "Sıfır Emisyonlu Endüstri Kanunu"nun öncelikli hedefi olmalıdır. Deniz taşımacılığı, karbon salınımını azaltması en zor sektörlerden biri olduğundan, sektör için uygun fiyatlı düşük ve sıfır karbonlu yakıtların ve teknolojilerin ölçeklendirilmesi hayati önem taşımaktadır.

ECSA Genel Sekreteri Raptis de, "Deniz taşımacılığı, Avrupa'nın enerji ve tedarik zinciri güvenliğinin temel taşlarından biri olduğundan, bu durum yeni Sıfır Emisyonlu Endüstri Kanunu'nun stratejik önceliklerinde uygun şekilde

yansıtılmalıdır. Bu nedenle, açık deniz yenilenebilir teknolojileri ile karbon yakalama ve depolama teknolojilerinin stratejik sıfır emisyonlu teknolojiler listesine dahil edilmesinden memnuniyet duyuyoruz. Ayrıca, biyolojik olmayan yenilenebilir yakıtlar da (Renewable Fuels of Non- Biological Origin - RFNBOs) kanuna dahil edilmeli, böylece özel üretim kapasitesi hızla geliştirilebilir" açıklamasında bulundu.

Bu sonuç, denizcilik sektörünün 29 Eylül, 22 Kasım ve 30 Kasım 2022 tarihlerinde AB ETS gelirlerinin tahsis edilmesi konusundaki açıklamalarının ardından gelmiştir.

Kaynak: ECSA- New ETS law: Earmarked revenues can mark a turning point for shipping's decarbonisation | ECSA



- Hastaneye Kabul ve Sevk İşlemleri
- 7/24 Yerinde Teşhis ve Tedavi
- 7/24 Alarm Merkezi
- Ödeme Garantisi
- İkinci Tıbbi Görüş
- Maliyet Kontrolü
- Covid-19 Test Uygulaması
- Kara Ambulansı

- Hava Ambulansı ve Tıbbi Tahliye
- Medikal Eskort
- Medikal Olmayan Seyahat Yardımı
- Tercüme Hizmetleri
- Cenaze Düzenleme Hizmetleri
- Otel Rezervasyonları ve Bilet Tedariki
- Denizciler için PEME/REME Muayeneleri ve Sertifikası

 **ANGE**
assistance

Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!



Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya Residence Blok No: 7/1 Kat 8 Daire: 53 Atasehir - Istanbul - Turkey
Hacifeyzullah Mah. Buyral Sk. No:9 İç Kapı No:1 Kat:5 Kuşadası/Aydın



T. +90 850 241 72 85
+90 533 489 79 42



www.angeassistance.com
info@angeassistance.com

TCG ANADOLU TSK ENVANTERİNDE

Türkiye'nin en büyük savaş gemisi olan, TCG Anadolu Gemisi için teslim töreni 10 Nisan Pazartesi günü düzenlendi. Cumhurbaşkanı Erdoğan, TCG Anadolu SİHA gemisi için, "Milli uçak gemimizi üretme yolunda büyük bir adım attık" dedi.



Dünyanın ilk, silahlı insansız hava aracı (SİHA) gemisi, Türkiye'nin de en büyük askeri gemisi TCG Anadolu, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katıldığı törenle Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edildi. Tuzla Sedef Tersanesi'nde düzenlenen törende, Yeni MİLGEM Fırkateynleri için 'Sac Kesme Töreni' de yapıldı.

Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu ve SEDEF Tersanesi İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın da konuşma yaptığı törene, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yanı sıra TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, TBMM Başkanvekili Celal Adan, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli, AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım, Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Mustafa Destici, Yeniden Refah Partisi Genel Başkanı Fatih Erbakan, HÜDA PAR Genel Başkanı Zekeriya Yapıcıoğlu

ile Demokratik Sol Parti Genel Başkanı Önder Aksakal, eski TBMM Başkanı İsmail Kahraman, Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanı Fahrettin Altun, Cumhurbaşkanlığı Sözcüsü İbrahim Kalın, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, BAYKAR Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Bayraktar ile TSK komuta kademesi de katıldı.

Törende konuşan Cumhurbaşkanı Erdoğan, ihale süreci devam eden projelerle birlikte savunma sanayi bütçesinin 75 milyar dolara yükselttiklerini vurguladı. TCG Anadolu gemisinin inşasına 2016 yılı Nisan ayında başladığını anımsatan Erdoğan, "Aradan geçen 7 yılın sonunda TCG Anadolu gemimizi hizmete alıyoruz. Mutluyuz, gururluyuz. Rabb'im bu gururumuzu daim kılsın" diye konuştu. Ülkenin en büyük askeri gemisi olan TCG Anadolu'nun hayırlı olması temennisinde bulunan Erdoğan, "Tabii bu bizim için yeterli değil. İnşallah şimdi ikinci etabımız bu uçak gemimizin tamamını inşallah inşa etmek. Onun da görüşmelerini birçok ülkeyle yaptık, yapıyoruz ve bunu da başaracağız.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan

Bu gemiyi Türkiye Yüzyılı'nda lider ve dünyada söz sahibi ülke konumumuzu perçinleyecek bir sembol olarak görüyoruz. Sadece bununla kalmıyor Mavi Vatan'a kazandıracığımız MİLGEM istif sınıfı 3 yeni fırkateynimizin saç kesimini de bugün gerçekleştiriyoruz" ifadelerini kullandı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, TCG Anadolu'nun inşasında emeği geçen ve fırkateynlerin inşasında görev alacak herkese teşekkür ederek, "Hizmete aldığımız TCG Anadolu en büyük ve en ağır helikopterler ile insansız hava araçlarının iniş kalkış yapabileceği kendi alanında dünyanın ilk savaş gemisidir. Bir başka ifadeyle TCG Anadolu dünyanın ilk SİHA gemisidir.

Bu gemimize Bayraktar TB3, SİHA, Kızıl Elma İnsansız Savaş Uçağı ve HÜRJET Hafif Taarruz Uçağı inş kalkış yapabilecek. Ayrıca taşıdığı tanklar ve zırhlı amfibi hücum araçları sayesinde bu gemimiz gerektiğinde dünyanın her köşesinde askeri ve insani operasyon



yazıyoruz. Bu gemi yüzde yüz milli gemi. Bu gemiyi bizler hep beraber yaptık. Bu bir takım oyunu, takım olunca neler yapabileceğimizin en büyük eseri ortaya çıkıyor" dedi.

Konuşmaların ardından Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir ve SEDEF Tersanesi İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan tarafından günün anısına hediye takdim edildi.

Erdoğan'ın elinden hizmet giriş belgesi ve komutan flandrasını alan TCG Anadolu Komutanı Deniz Kurmay Albay Erhan Albayrak, ant içerek gemiyi teslim alıp göreve başladı. Personellerin gemiye sevk edilmesi sonrası TCG Anadolu'ya komutan flandrası toka edildi.

MİLLİ SİHA'LARA ÜS OLACAK

TCG Anadolu, İstanbul Tuzla'daki Sedef Tersanesi'nin ana yükleniciliğinde inşa edildi. Yerlilik oranı yaklaşık yüzde 70 olan projede 131 alt yüklenicinin yanı sıra üniversiteler ve araştırma merkezleri görev aldı. Dünyada bu ölçekte gemiye sahip olan 12 ülke bulunuyor. TCG Anadolu, Türk donanmasının gücüne güç katacak ve caydırıcılığını artıracak.

TCG Anadolu, üzerine iniş-kalkış yapacak SİHA'larla dünyanın "ilk SİHA gemisi" olacak. Bunun için de Baykar tarafından kanatları katlanabilen Bayraktar TB3 SİHA

geliştiriliyor. Ayrıca gemiye yine Baykar tarafından geliştirilen muharip insansız uçak sistemi Bayraktar KIZILELMA ve Türk Havacılık ve Uzay Sanayii tarafından geliştirilen HÜRJET Hafif Taarruz Uçağı'nın iniş-kalkış yapabilmesi için çeşitli çalışmalar devam ediyor. TCG Anadolu; Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de asgari 1 tabur büyüklüğündeki bir kuvveti ana üs desteği gerektirmeksizin, kendi lojistik desteği ile kriz bölgesine intikal ettirebilecek kapasitede bulunuyor.



Gemideki silah sistemleri, savaş yönetim sistemi, elektronik harp sistemleri, kızılötesi arama ve takip sistemi, elektro-optik arama sistemi, lazer ikaz sistemi, torpido savunma sistemi, radarlar, muhabere sistemleri, seyir sistemleri, bilgi dağıtım sistemleri yerli ve milli imkanlarla geliştirildi. Gemi, gerektiğinde, doğal afet yardım görevleri çerçevesinde de



kullanılabilecek. Bünyesinde yer alan tam teşekküllü hastane ve ameliyathane imkanları sayesinde doğal afet yardımı, insani yardım ve mülteci tahliye hareketlerinde tıbbi destek sunabilecek.

TCG Anadolu, 231 metre uzunluğa ve 32 metre genişliğe sahip bulunuyor. Tam yük deplasmanı en fazla 27 bin 436 ton olan gemi, bu haliyle en az 20,5 knot azami sürat ve 16 knot ekonomik süratle görev yapabiliyor.

Ekonomik sürati ile tam yükte en az 9 bin deniz mili seyir siasına sahip TCG Anadolu'nun içindeki su alabilen havuza her biri 1 tank taşıyan 4 mekanize çıkarma gemisi girebiliyor. Gemi, araç güvertelerinde 13 tank, 27 zırhlı amfibi hücum aracı (ZAHA), 6 zırhlı



personel taşıyıcı, 33 muhtelif araç, 15 römork olmak üzere toplamda 94 araç taşıyabiliyor. Geminin uçuş güvertesinde 10 helikopter veya 11 adet SİHA konuşlandırılabilir, hangarda ise 19 helikopter veya 30 SİHA taşınabilecek. Gemi, 1223 personele ev sahipliği yapacak. Gemide, tam teşekküllü hastane imkanı ve 2 ameliyathane de bulunuyor.

KARADENİZ GAZI KARAYA ULAŞTIRILMAYA BAŞLANDI

Karadeniz doğalgazı, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Filyos'taki törende yaktığı meşale ile 20 Nisan Perşembe itibari ile karaya ulaştırılmaya başlandı.



Cumhurbaşkanı Erdoğan, Zonguldak Filyos Türkiye Petrolleri Limanı'ndaki Karadeniz Doğal Gazı Devreye Alma Töreni'nde yaptığı konuşmada katılımcıları selamlayarak, vatandaşların Ramazan Bayramı'nı tebrik etti. "İkinci bayramımız, ülkemizin enerji bağımsızlığı yolunda tarihi bir adım olan Karadeniz gazının devreye alınmasıdır" diyen Erdoğan, bu projenin ilk adımının Ağustos 2020'de Filyos'un 175 kilometre açığındaki Sakarya Gaz Sahası'nda Fatih sondaj gemisinin vurduğu sondajla atıldığını hatırlattı.

TUNA-1 kuyusundaki bu sondajın ön verilerinin sahada 320 milyar metreküplük rezerv olduğunu gösterdiğini; ardından ilave sondajlarla bu rakamın 405 milyar metreküpe yükseldiğini belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, Fatih sondaj gemisine Kanuni sondaj gemisinin de katılmasıyla genişleyen çalışmalar sonunda rezerv miktarının 540 milyar metreküpe çıktığını söyledi.

Yavuz gemisinin de sondaj filosuna katılmasının ardından uluslararası bir değerlendirme şirketine yaptırılan

üç boyutlu modellemeyle Sakarya sahasındaki gaz miktarının 652 milyar metreküp olarak tescillendiğini aktaran Erdoğan, "Ayrıca bir diğer saha olan ÇAYCUMA-1 kuyusunda da 58 milyar metreküp rezerv keşfi yapıldı. Böylece Karadeniz'deki gaz rezervimiz 710 milyar metreküpe ulaştı. Tabii sadece keşifle kalmadık, Ocak 2021'de kara tesisinin inşasına başladık. Aynı yılın temmuz ayında sahadan kuyuya ilk doğal gaz akışının tesislerini tamamladık. Yaklaşık bir yıl önce Karadeniz'in altında keşfettiğimiz gazı karaya taşıyacak hattın ilk kaynağını yaptık. Geçtiğimiz yılın haziranında önce sığ denizde, sonra derin denizde boru serimi aşamasına geçtik. Yılbaşından itibaren derin deniz kordon hattının etütlerine, marttan itibaren sistemin testlerine başladık" dedi.

Yaklaşık 10 bin personelin ve 50 geminin geceli gündüzlü çalışmasıyla ortaya çıkan bu başarının gururunun milletin tamamına ait olduğunu vurgulayan Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Dünyanın diğer yerlerinde 6-7 yıl süren keşfedilen gazı kullanılabilir hale getirme süresini biz bu tempoyla 3 yılın

altına indirdik. Keşiften sadece 32 ay sonra bugün Karadeniz gazımızın devreye alınma töreni ile bu uzun ve meşakkatli yolculuğun en mutlu anına geldik. Sakarya Sahası'ndan ilk etapta günde 10 milyon metreküp, açacağımız yeni kuyularla birlikte ilerleyen süreçte günde 40 milyon metreküp Allah'ın izniyle gaz çıkartacağız" diye konuştu.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, Zonguldak Filyos Türkiye Petrolleri Limanı'ndaki Karadeniz Doğal Gazı Devreye Alma Töreni'nde yaptığı konuşmada, bu projeye sadece ülkenin doğal gazdaki dışa bağımlılığını önemli ölçüde azaltmakla kalmadığını, aynı zamanda Filyos ve Zonguldak bölgesinin önemli bir enerji, teknoloji, lojistik üssü haline getirildiğini söyledi. Bir ay boyunca Türkiye'nin tamamındaki konutların doğal gaz tüketiminden ücret alınmayacağı müjdesini veren Erdoğan, "Yani mutfağın ve sıcak suyun yanı sıra ısınma dahil doğal gaz tüketiminin tamamını bir ay süreyle ücretsiz yapıyoruz. Bu müjdemizin de milletimize hayırlı olmasını diliyorum" dedi.

TÜRKİYE'DE BİR İLK: HİDROJEN VADİSİNDE ÜRETİM BAŞLADI

Türkiye'nin ilk hidrojen vadisinin hayata geçirileceği "Güney Marmara Hidrojen Kıyısı Vadi Projesi" kapsamında Enerjisa Üretim Bandırma Enerji Üssü'nde yenilenebilir kaynaklarla elde edilen yeşil hidrojenin pilot üretimine başlandı.



Enerjisa Üretim ile yerli ve yabancı 16 paydaşın katılımıyla başlatılan "Güney Marmara Hidrojen Kıyısı Vadi Projesi", Avrupa Komisyonu tarafından 8 milyon avro hibe desteği sağlanan, toplam 36,8 milyon avro bütçeli bir Avrupa Birliği projesi. Güney Marmara Kalkınma Ajansının koordinatör olarak yer aldığı projede, Enerjisa Üretim'in Bandırma Enerji Üssü'nde yenilenebilir kaynaklarla elde edilen yeşil hidrojen üretimi ve dağıtımı yapılacak.

Projenin ortakları arasında Sabancı Üniversitesi, Kaleseramik Çanakkale Kalebodur Seramik Sanayi AŞ, Şişecam, Eti Maden, Türk-Alman Üniversitesi, Linde Gaz AŞ, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Hidrojen Peroksit AŞ, Üniversite Mohammed Vi Polytechnique, Alma Mater Studiorum- Università Di Bologna, Software AG (SAG), PwC Yeminli Mali Müşavirlik AŞ, TENMAK ve TÜBİTAK yer alıyor.

Türkiye'nin ilk hidrojen vadisinin yeşil hidrojeni, Enerjisa Üretim'in Bandırma Enerji Üssü'nde pilot olarak üretilmeye ve tesisin jeneratör soğutmasında kullanılmaya başlandı.

Yenilenebilir enerji potansiyeli ve ihracat durumunda liman yapılabilecek alana



sahip olması nedeniyle yeşil hidrojen üretimi için Güney Marmara'daki Bandırma Enerji Üssü'nü tercih ettiklerini söyleyen Enerjisa Üretim İşletme ve Teknikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Emre Erdoğan, hidrojenin yeşil olması için altyapısını tamamen yenilenebilir elektrik enerjisinden alması gerektiğini belirtti.

Pilot üretime, içinde AR-GE çalışmalarını da barındıran bir şekilde başladıklarını belirten Erdoğan, "Şu an 10 kilovatlık bir elektrolizörle kendi santralimizde jeneratörün soğutulması için hidrojen kullanıyoruz. Daha öncesinde endüstriyel gaz üretimi yapan şirketler tarafından doğal gazdan elde edilen hidrojeni kullanıyorduk ve bir karbon salımı söz konusuydu. Bunu elimine etmek için kendi ihtiyacımızı elektrolizörle üretmeye başladık." diye konuştu.

Erdoğan, hidrojen üretimini kendileri yaparken elektrolizör geliştirilmesi noktasında TÜBİTAK MAM (TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi) ve Aspilsan, hidrojenin kullanımı konusunda ise Eti Maden, Hidrojen Peroksit gibi paydaşlarla çalıştıklarını bildirdi.

Hedeflerinin, 2025'e gelindiğinde, yıllık ortalama 500 ton yeşil hidrojen üretimi

olduğunu dile getiren Erdoğan, ürettikleri hidrojenin ilk etapta Şişecam, Hidrojen Peroksit, Eti Maden ve Kale Grubu'nun tesislerinde kullanılacağını, ilerleyen süreçte kendi tesislerinde de doğal gaz yerine hidrojeni yakarak elektrik üretimine geçmeyi amaçladıklarını ifade etti.

Yeşil hidrojen tedariki yapmayı planladıkları paydaşlarının şu anda doğal gazdan elde edilen ve karbon salımına neden olan hidrojeni kullandıklarını; projenin en önemli katkısının bu salımın bertaraf edilmesi olacağını kaydeden Erdoğan, "Bu noktada yaklaşık olarak yıllık 12 bin ton mertebesinde bir karbon emisyonunun önüne geçmeyi planlıyoruz.

Yeşil hidrojen kullanımının artmasıyla beraber karbon emisyonlarının seramik, cam, petrokimya, gübre sanayinde azaltılması ve emisyonlu yeşil ürünlerin ortaya çıkması konusunda destek vermek de en önemli hedefimiz olacak." sözlerini sarf etti.

Erdoğan, hidrojen vadisi projesinin hayata geçmesiyle beraber üretilecek yeşil hidrojenin kimya, seramik, cam sanayi gibi bölgede kurulu farklı sanayilerde kullanılacağını, yatırımların büyümesiyle demir çelik ve petrokimya sanayisinde ve daha sonrasında enerji, ulaşım gibi sektörlerde de kullanılmasının mümkün olacağını vurguladı.

Yeşil hidrojeni, Türkiye'nin ithal ettiği amonyak, metanol gibi ürünlerde de kullanmayı hedeflediklerinden bahseden Erdoğan, bu doğrultuda fizibilite çalışmalarının sürdüğünü, ilerleyen dönemlerde "yeşil metanol" ve "yeşil amonyak" üretimiyle ilgili yatırımların gündemlerinde olacağına işaret etti.

TEHLİKELİ YÜK TAŞIYAN GEMİLER İÇİN KURALLAR GÜNCELLENDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Limanlar Yönetmeliğinde Değişikliği Yapılmasına Dair Yönetmelik'le tehlikeli yük taşıyan gemilerin uyması gereken kurallar güncellendi.



Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayımlanarak yürürlüğe giren yönetmelikle, tehlikeli yük tanımı, can ve mal kaybı ile çevre felaketleri gibi önemli riskler göz önünde bulundurularak taraf olunan uluslararası sözleşmelere uygun olarak eklendi, tehlikeli yük taşıyan gemilerin uyması gereken kurallara yönelik güncellemeler hayata geçirildi.

Buna göre, Birecik Baraj Gölü, Burdur Gölü, Eğirdir Gölü ve Beyşehir Gölü gibi iç suları bu alanlardaki emniyet ve güvenliğin artırılabilmesi amacıyla liman idari sınırları kapsamına dahil edildi.

Limanlara gelen gemilerin yanaşma ve ayrılmalarına ilişkin kamu kurumlarına yapılması gereken bildirimlerin tek noktadan gerçekleştirildiği Liman Tek Pencere (LTP) Sistemi ile LTP Sistemi kullanılarak gerçekleştirilen bildirimlerin liman başkanlığınca kontrol edildiği, ordino ve liman çıkış belgesinin düzenlendiği Liman Yönetimi Bilgi Sistemi ile ilgili değişiklikler ve ilaveler yapıldı.

Ülkenin yakıt ikmal sektörünün yabancı ülkelerle rekabet gücünün artırılmasına destek olunması ile gemi sevk sistemlerinde alternatif ve çevre dostu enerji kaynaklarının kullanımının teşvik edilmesi amacıyla, yakıt ikmal gemilerinin kılavuz kaptan ve römorkör alma muafiyetlerinin kapsamı genişletildi.

Deniz ticaretinin geliştirilmesi amacıyla, kıyı tesisleriyle diğer ülkelerin kıyı tesisleri arasında düzenli sefer yapmak için idareden uygunluk yazısı alınmış olan Ro-Ro yolcu ve Ro-Ro kargo gemilerine yönelik kılavuzluk hizmetleri ile ilgili muafiyet sağlandı.

Yerli ve milli politikalar çerçevesinde deniz yetki alanları dahilinde doğal gaz ve petrol arama ve üretim faaliyetleri yürütmekte olan ve aynı noktada uzun zaman arama ve çalışma yapma gibi özelliklere sahip olan gemilere kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinden muafiyet tanınabilmesine ilişkin hüküm eklendi.

Gemilerde kullanılan yakıtların kontrolü ve bu durumlarda uygulanacak idari yaptırımlara yönelik hükümler belirlendi. Demir yerlerinde veya açıkta yükleme tahliye yapılabilmesine olanak sağlayan hüküm, seyir emniyeti ile can, mal, çevre ve deniz güvenliği hususları göz önünde bulundurularak revize edildi. İlave edilen hükümlere yönelik idari yaptırım hükümleri eklendi.

Bazı liman başkanlıklarının liman idari sınırları, demir yerleri veya kılavuz kaptan alma/verme yerlerinde ihtiyaçlar doğrultusunda değişiklik ve ilaveler yapıldı. Tehlike oluşturan gemi ve deniz araçlarının liman başkanının talimatlarına uygun hareket etmemesi durumunda gemi kaptanına 20 bin liradan 200 bin liraya kadar, şirket ilgililerine ise 200 bin liradan 1 milyon liraya kadar idari para cezası verilecek. Bu ihlalin Trafik Ayırım Düzeni, İstanbul Boğazı veya Çanakkale Boğazı içerisinde işlenmesi durumunda ceza iki kat olarak uygulanacak.

TÜRKKAPDER KARAR VERDİ: “VİYA BÖYLE! TAM YOL İLERİ”

Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER) Genel Kurulu'nda seçimi oyların tamamını alan, “Viya böyle! Tam yol ileri” grubu kazandı.



Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER) 37'nci genel kurulu, Gündüz Aybay Denizcilik Merkezi'nde gerçekleştirildi. Genel Kurula; Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Canca, Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Uzun ve Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu da katıldı.

Genel kurulda seçime, mevcut başkan Kaptan Zafer Akbulut liderliğindeki “Viya böyle! Tam yol ileri” grubu “tek liste” ile girdi. Seçimde oyların tamamını alan grup, Kaptan Zafer Akbulut ile yola devam kararı aldı. Kaptan Zafer Akbulut çalışmalarına hız kesmeden devam edeceklerine vurgu yaptı. Akbulut, önemli konu başlıkları üzerindeki çalışmalarını nihayetlendirmek için ve bütün gemi insanlarının haklarını alabilmeleri için çalışmaya devam edeceklerini söyledi.

TÜRKKAPDER'in yeni yönetimi şu isimlerden oluştu:

Yönetim Kurulu Asil

- Kapt. Zafer Akbulut
- Kapt. Zafer Geyik
- Kapt. Özgür Doğan Güneş
- Kapt. Barış Güven
- Kapt. Gizem Turan
- Kapt. Çiğdem Taneli
- Kapt. Tansel Akpınar



Lighthouse Ship Brokers Ltd.

Sale and Purchase
New Building
Demolition

Shipbrokers & Consultants since 2006

Our light is your guidance...

www.lighthousebroker.com

BU YIL "YÜZEN OTELLER" İLE 40 BİN YOLCU BEKLENİYOR

Türkiye'nin önde gelen ticari yük ve kruvaziyer limanı QTerminals Antalya, "yüzen oteller" olarak bilinen lüks gemileri ağırlamaya başladı.



Yılın ilk üç ayında hava yoluyla yaklaşık 800 bin yabancı turisti ağırlayan Antalya'da, kruvaziyer turizmi de hareketleniyor. Toplam 370 metre uzunluğunda iki iskele, 1830 metrekare yolcu terminaline sahip limana, ilk lüks gemi Mısır'dan geldi. İskenderiye Limanı'ndan hareket eden Malta bayraklı Mein Schiff 6 gemisi, 919 mürettebatı, 2 bin 400 yolcusuyla Antalya Limanı'na demirledi.

QTerminals Antalya Limanı Genel Müdürü Özgür Sert, Mein Schiff 6 gemisiyle sezonu açtıklarını söyledi. Yolcuların kenti gezip uçaklarıyla buradan ayrılacaklarını, geminin de yeni yolcularıyla yoluna devam edeceğini belirten Sert, geminin Yunanistan, İstanbul, Ege limanlarını dolaştıktan sonra tekrar Antalya Limanı'na geleceğini kaydetti.

Turizm sektöründe kruvaziyerin ekonomik açıdan önemli olduğunu vurgulayan Sert, "Geçen yıl turizmde güzel günler yaşadık, hem döviz kazancı hem turist sayısı önceki yıla göre yaklaşık yüzde 50'lerin üstündeydi. Kruvaziyer yolcusu ülkeye



biraktığı döviz bakımından daha avantajlı, bir kruvaziyer yolcusu 5 normal turistle eşdeğer diyebiliriz" dedi.

Antalya Limanı'nın indi bindi yapılabilen ender limanlardan olduğunu ifade eden Sert, hem limanın hem de havalimanının yeterli kapasiteye sahip olması, kurumların koordineli çalışması ve devlet destekleri sayesinde avantajlı konumda olduklarını bildirdi.

Geçen yıl kruvaziyerle yaklaşık 30 bin yolcunun ağırlandığını dile getiren Sert, şunları söyledi: "Bu yıl 40 bin civarında yolcu, 30 da kruvaziyer gemisi bekliyoruz. Bazı gemilerin birden fazla gelişleri olacak. Umarım bu artış devam eder ve deniz turizminde de Antalya ön planda olur. Gelecek yıl daha iyi rakamları yakalarız. Antalya Limanı'na, dünyanın her yerinden gemi gelebiliyor. Gemi kabul kapasitemiz oldukça yeterli, toplamda 370 metre rıhtım

uzunluğumuz var, 10 hatta 20 kat daha fazla gemiyi alabilecek kapasitemiz ve kabiliyetimiz var. Umarım bu kapasitemizi önümüzdeki yıllarda doldururuz."

QTerminals Antalya Limanı'nın, Akdeniz'de iç ve dış turizm açısından önemli bir role sahip olduğunu ifade eden Sert, limanda iki kruvaziyer iskele, 1830 metrekare yolcu terminali ve 1000 metrekare bagaj alanı bulunduğunu kaydetti.

Türkiye'nin gelişme potansiyeli en yüksek limanlarından biri olan QTerminals Antalya Limanı'nın, İzmir-Mersin arasındaki yaklaşık 700 deniz mili kıyı şeridinde en büyük organize liman olarak hizmet verdiğini aktaran Sert, yolcu gemilerine kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, barınma, güvenlik, temiz su temini ve atık toplama hizmetlerinin yanı sıra bagaj işlemleri de dahil olmak üzere tam terminal hizmetleri sunulduğunu bildirdi.

TÜRKİYE'NİN ASKERİ DENİZCİLİK TEKNOLOJİ MERKEZİ BÜYÜYOR

Türkiye'nin askeri deniz platformlarının en kritik bileşenlerinin tasarlanıp, geliştirilip, üretildiği Deniz Savaş Yönetim Teknolojileri Merkezinin kapasitesi artırılıyor.



Yazılım yoğun sistemler konusunda faaliyet gösteren HAVELSAN, "komuta kontrol ve savunma teknolojileri" alanında

bugüne kadar aralarında Suüstü Savaş Yönetim Sistemleri, Sualtı Savaş Yönetim Sistemleri ve Platform Veri Dağıtım Sistemlerinin bulunduğu birçok çözüm geliştirdi.

Ağ Destekli Veri Entegre Savaş Yönetim Sistemi ADVENT gibi son dönemde dikkati çeken ürünler, Türkiye'nin tek kalemde en büyük savunma ihracatı olan Pakistan MİLGEM Projesi için gerekli sistem çözümleri Tuzla'daki HAVELSAN Deniz Savaş Yönetim Teknolojileri Merkezi'nde geliştirilip üretiliyor. Bu çözümler, aralarında TCG Anadolu, Sancar Silahlı İnsansız Deniz Aracı, Pakistan MİLGEM, MİLGEM 6-7-8, DİMDEG, Açık Deniz Karakol Gemisi gibi bir dizi platformda görev yapıyor veya yapacak.

Türk Deniz Kuvvetlerinin sahip olduğu imkanları artırmak için yürütülen denizcilik projeleri, yine bu alanda son dönemde yakalanan ihracat başarıları HAVELSAN çözümlerine ilgiyi artırdı. HAVELSAN bu ihtiyacı karşılayabilmek için Deniz Savaş Yönetim Teknolojileri Merkezi'nin kapasitesini artırmaya karar verdi. Merkezin temeli atılan ek binasının bu yıl hizmete girmesi hedefleniyor.

HAVELSAN Deniz Savaş Yönetim Teknolojileri Merkezi ek binası 4 kattan oluşacak ve 150 kişi kapasiteli olacak. Ek bina, 4 bin 250 metrekare kapalı alan, ofisler, 160 kişi kapasiteli konferans salonu, 300 kişilik yemekhane ve sosyal alanlardan oluşacak. Söz konusu yatırımla birlikte 300 olan çalışan sayısı, 500'e çıkacak.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

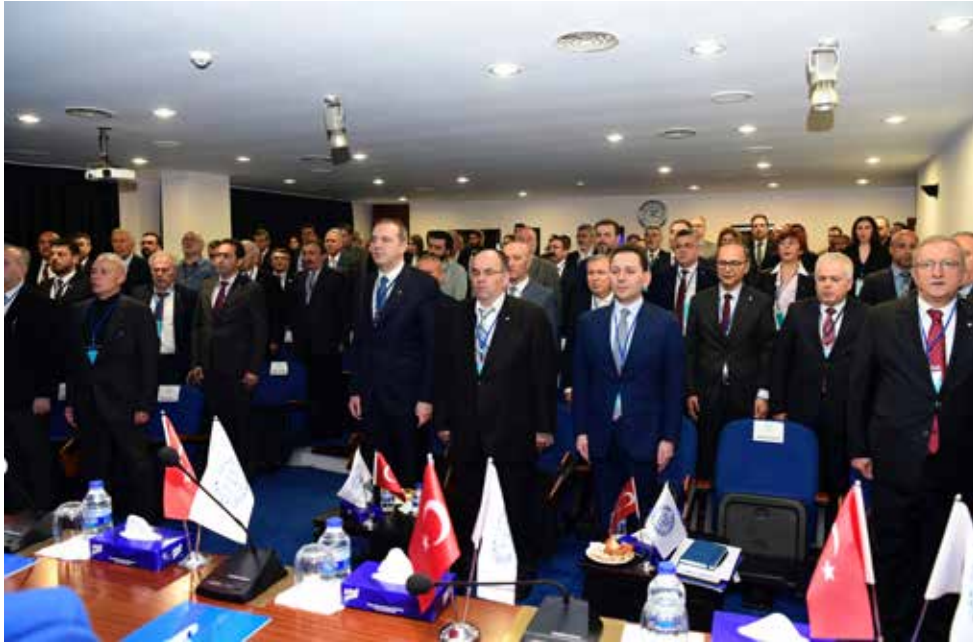
Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TÜRK LOYDU VAKFI'NIN 68. OLAĞAN GENEL KURULU YAPILDI

Türk Loydu Vakfı'nın 68. Olağan Genel Kurulu, 27 Nisan Perşembe günü Vakfın Tuzla'daki merkezinde gerçekleştirildi.



Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunması ile başlayan Genel Kurul'da, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu açılış konuşması yaptı, ardından Genel Kurul Divan Başkanı ve

ardından Türk Loydu Vakfı Senedi revizyon önerileri ele alındı.

Genel Kurul'da yapılan seçimde Türk Loydu Vakfı'nın Yeni Yönetim Kurulu,



Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Yaşar Canca, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkan Yardımcısı Orhan Torlak, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Başkanı Zafer Akbulut, Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş, Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkanı Arif Bostan ile kamu ve özel sektör kuruluşlarının temsilcilerinden oluşan delegasyon ve misafirler katıldı.



üyelerinin seçimi yapıldı. Divan Kurulu Başkanlığına İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak seçildi.



Prof. Dr. Oral Erdoğan, Gürsel Yıldız, İsmail Cengiz Ünlü, Mustafa Özgür Üstüner, Osman Kahraman, Canan Ceyda Çaptuğ, Ufuk Teker, Yılmaz Onur, Atilla Çiftçigüzeli'nden oluştu. Denetim Kurulu üyeliklerine de Şevki Bakırcı, Mustafa Zorlu, Yaşar Canca seçildiler. Genel Kurula, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Ahmet Uzun, İMEAK

Düzenlenen genel kurulda en çok oy alan Prof. Dr. Oral Erdoğan, "Çok güzel bir genel kurul oldu. Böyle kurumlarda uzunca bir dönem görev yapmak zor olur, Cem Melikoğlu'na ve yönetim kurulu üyelerine yaptıkları çalışmalardan dolayı teşekkür ederim. Bizlerde her bir kurumla güçlü bir ilişkiye devam edeceğiz. Yeni yönetim kurulu başarılı bir hizmet verecektir" dedi.

2022 Yılı Çalışma Raporunun takdim edilmesi, Bilanço ve Denetim Raporu'nun görüşülmesinden sonra Yönetim ve Denetim Kurulları ayrı ayrı ibra edildi. 2023 Yılı Bütçesinin onaylanmasının

DENİZ KUVVETLERİNE 3 YENİ FIRKATEYN İÇİN İMZALAR ATILDI

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı tarafından Deniz Kuvvetleri için yürütülen MİLGEM Projesi'nin devamı niteliğindeki İSTİF sınıfı fırkateynler kapsamında 3 yeni gemi için sözleşme imzalandı.



Savunma Sanayi Başkanlığı'nda düzenlenen imza törenine Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir'in yanı sıra STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, Sedef Tersanesi İcra Kurulu Başkanı ve TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, Anadolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Süalp Ömer Ürkmez, Sefine Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Demir Koloğlu ile savunma sanayi sektörü temsilcileri katıldı.

Prof. Dr. İsmail Demir, burada yaptığı konuşmada, MİLGEM Projesi'nin Türkiye'nin yüz akı olduğunu, Türkiye'nin kendi gemisini tasarlayan, üreten bir ülke olarak dünya ligine çıktığını söyledi. MİLGEM'lerin dünyada büyük ilgi görmeye başladığını dile getiren Demir, projenin 5. gemisinin fırkateyn olarak bu yıl teslim edileceğini belirtti. 5 gemide STM ana yükleniciliğinde askeri tersanelerin görev aldığını anlatan Demir, çeşitli ihracatlar yapan, kabiliyetler geliştiren sivil tersanelerin yapılan ihale sonucu projeyi aldığını ifade etti.

DEMİR: "ÇEŞİTLİ PROJELERLE ÖZEL TERSANELERİN YOLUNU AÇMAYA DEVAM EDECEĞİZ"

İsmail Demir, proje için "Dünyada eş görülmemiş şekilde 36 ayda 3 gemi

çıkması Türkiye için bir gurur vesilesi. Aynı zamanda dünya liginde kabiliyetlerimizi gösterme açısından, bir araya geldiğimizde neleri başarabileceğimizi gösterme açısından da çok önemli bir adım." dedi. Fırkateynler ve üzerindeki bileşenlerin yüzde 75'ten fazlasının yerli olarak imal edildiğini ve yerleştirildiğini söyleyen Demir, projenin ilk gemisi ile son gemisi arasında önemli farklılıklar olacağını bildirdi. Bu güç birliğinin Türkiye için önemli olduğunu vurgulayan Demir, bundan sonra da çeşitli projelerle özel tersanelerin yolunu açmaya devam edeceklerini belirtti.

Projenin takvimi ve maliyetiyle çok iddialı olduğunu vurgulayan Demir, şöyle konuştu: "Bu projelerle sadece yerli savunma sanayimizi kalkındırmakla kalmıyoruz. Ülkemize maddi kazançlar da sağlamış oluyoruz. Bu konuda da yüklenicilerimiz ve diğer sistem üreticileri gerçekten ellerinden gelenin en iyisini yaptılar. Bu onlar için de bir antrenman tabiri caizse. Çünkü böyle iddialı rakamlara proje yaptıklarında yurt dışına ihraç imkanları ortaya çıktığında da oradaki marjlarını son derece artıracak duruma geliyorlar. Türkiye'nin denizlerdeki varlığı çok önemli. Mavi Vatan çok önemli... Ege'de, Doğu Akdeniz'de haklı

mücadelelerimiz var. Bu mücadeleleri ancak ve ancak Mavi Vatan'da güçlü olarak sürdürebiliriz. Mavi Vatan'da gücümüz de bu yerli-millî sistemlerimiz olacak. Gemilerimizin sadece kendileri değil, bütün sistemlerinin yerli olması bizim için çok büyük avantajlar sağlıyor olacak. Deniz filomuzu yenilemeye, geliştirmeye devam edeceğiz. MİLGEM'ler bir adım. İnşallah daha yeni projelerimiz de geliyor olacak."

KALKAVAN: "SİVİL DENİZ GÜCÜ OLARAK BİR DEVRİM GERÇEKLEŞTİRDİK"

Sedef Tersanesi İcra Kurulu Başkanı ve TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan da projeye "sivil deniz gücü" olarak büyük bir devrim gerçekleştirildiğini söyledi. Projede görev almak için uzun zamandır uğraştıklarını dile getiren Kalkavan, gemilerin kendi sınıfında örneği olmayan şekilde 36 ayda inşa edileceğini kaydetti. Törende, projede görev alan Türk savunma sanayisi şirketleri ile sözleşme imzalandı.

DAHA YERLİ, DAHA GÜÇLÜ 3 GEMİ

STM-TAİS iş ortaklığında yürütülecek projede, Anadolu, Sedef ve Sefine tersanelerinin her birinin eş zamanlı olarak bir adet İ sınıfı fırkateyni 36 ayda inşa etmesi planlanıyor.

TÜRK BİLİM İNSANLARI ANTARKTİKA'DA GELİŞEN TURİZMİN ETKİLERİNİ ARAŞTIRIYOR

7. Ulusal Antarktika Bilim Seferi'ni gerçekleştiren Türk bilim insanları, son yıllarda Antarktika'ya olan turizmin ve turistlerin oluşturduğu insan faktörlü kirleticilerin yükünü ve bu yükün etkilerini ele aldı.



Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde, TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü koordinasyonunda 7. Ulusal Antarktika Bilim Seferi'ni gerçekleştiren Türk bilim insanları, turizm faaliyetlerinin etkilerini araştırarak Antarktika'nın geleceğini nasıl etkileyeceği konusunda çalışmalar yürüttü.

Geçici Türk Bilim Kampı'nın bulunduğu Horseshoe Adası üzerinde yaptıkları saha çalışmalarında insan faaliyetleri sebebiyle oluşan etkileri araştıran Türk bilim insanları, son yıllarda Antarktika'ya olan turizmin ve turistlerin oluşturduğu insan faktörlü kirleticilerin yükünü ve bu yükün etkilerini de ele aldı.

Horseshoe Adası'nın kuzey doğusunda bulunan, Birleşik Krallık'ın bilimsel faaliyetlerini yürütmek için 1950 yılında kurulan ve 5 yıl boyunca İngiliz bilim insanları tarafından kullanılan ve "Y Üssü" olarak bilinen araştırma istasyonu, turistler ve bilim insanları tarafından müze olarak ziyaret edilebiliyor.

Adanın Sally Koyu kıyılarında yer alan "Base Y" adı verilen araştırma istasyonunu, 2022-2023 Antarktika sezonunda binlerce turist ziyaret etti. Üs ziyareti sırasında sınırlı sayıda kişinin aynı anda gezmesi ve karada bulunması gibi kuralların bulunduğu istasyonda, son bir yılda gerçekleşen ziyaret sayısı geçen 5 yılın toplam ziyaretçi sayısından fazla oldu. "Base Y" ziyaretlerinde adaya gelen turistlere bina içerisinde bulunan hiçbir şeyin yerinin değiştirilmemesi ve dokunulmaması gerektiği bilgisi rehberler tarafından veriliyor. Ancak geçen yıl aynı tarihlerde görüntülenen üssün, bazı bölümlerinde eşyaların yerleri değişmiş ya da yerinde olmadığı da görüldü.

7. Ulusal Antarktika Bilim Seferi Lider Yardımcısı Atilla Yılmaz, Beyaz Kıta'ya gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin kontrollü şekilde yönetilmemesi halinde çevreye olan zararlarının kaçınılmaz olduğunu altını çizerek, "Horseshoe Adası'nın kuzeydoğusunda bulunan 'Y Üssü' müze olarak kullanılıyor. Her yıl buraya uğramaya çalışıyoruz, aynı



zamanda burayı işleten vakfa buranın kondisyonu ile ilgili bilgi veriyoruz." şeklinde konuştu. Bu yıl çok kalabalık bir turist kafilesinin burayı ziyaret ettiğini gözlemlediklerini aktaran Yılmaz, "İçeride bir ziyaretçi defteri var, defterinin neredeyse yarısı 2022-2023 sezonuna ait turistlerin isimleriyle dolu. Bunu da salgın döneminde buraya azalan turizmin acısını çıkarmasına bağlıyoruz. Bu tabii aşırı turizm kontrollü şekilde yönetilmezse çevreye zararı kaçınılmaz oluyor. Biz de yaptığımız çalışmalarda insan kaynaklı kirleticileri görmüş oluyoruz. Bu da bizim için ayrı bir faktör olacak." diye konuştu.

Türk Bilim Kampı'nın bulunduğu Lystad Körfezine bakan bölümünü bir turist gemisinin ziyaret ettiğini ve gemide bulunan turistlerin yaklaşık 24 tane çadır ile kamp yaptıklarını gördüklerini belirten Atilla Yılmaz, "Turist kafilesi ayrıldıktan sonra 'herhangi bir kalıntı var mı?' diye alanı kontrol ettik. Son senelerde ilginç bir şekilde Horseshoe Adası'nın her tarafında turizm faaliyetlerinin arttığını gözlemliyoruz" dedi.



BV approved,
Data & Coaxial Cables for Shipbuilding Industry

ÜNTEL KABLO



📍 Makine O.S.B. 6. Cad. No:4/41455
Dilovası, Kocaeli - Turkey
☎ 444 86 85
✉ info@untel.com.tr



YEŞİL NOBEL İLK KEZ TÜRKİYE'DEN BİR İSME VERİLDİ

Dünyada çevre alanında verilen ödüller arasındaki prestiji nedeniyle "Yeşil Nobel" olarak da adlandırılan Goldman Çevre Ödülü'ne ilk kez Türkiye'den bir isim layık görüldü.



Zafer Kızılkaya

Goldman Environmental Foundation (Goldman Çevre Vakfı) tarafından, her yıl dünyanın 6 bölgesinden çevrenin korunması için çalışmalar yürüten isimlere verilen Goldman Environmental Prize (Goldman Çevre Ödülü) bu yılki sahiplerini buldu. Akdeniz Koruma Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Kızılkaya, başta Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi olmak üzere özel çevre koruma bölgelerindeki koruculuk sistemi ile denizde kaçak avlanmaya karşı verdiği mücadele, ekosistemin korunması ve izlenmesine dair çabalarıyla ödül aldı.

Goldman Çevre Ödülü'nün, biyolojik çeşitlilikten iklime, gıda güvenliğinden yerel toplulukların gelirlerinin güvence altına alınmasına kadar birçok konuyu bir araya getiren ve fark yaratmış projelere verilen, çok seçici bir ödül olduğunu söyleyen Zafer Kızılkaya, "Bu büyük bir gurur, Türkiye ilk kez bu ödülü alıyor, ben de Türkiye'nin daha önce bu ödülü almadığını bilmiyordum. Vakıf, çalışmalarımızla ilgili birçok veriye farklı kanallardan ulaşmış, çalıştığımız kurumlara sorulmuş. Belli bilgiler toplanarak ödülün, Akdeniz Koruma



Derneği adına bana verilmesine karar vermişler. Bu ödülü Türkiye olarak alıyoruz. Demek ki bugüne kadar sivil toplum kuruluşu olarak yanımızda duran diğer paydaşlar ve devlet kurumlarıyla güzel bir iş ortaya çıkarmışız, başkalarından daha ileriye gitmişiz.

Bu başarının daha katlanarak gitmemesi için hiçbir sebep yok, aslında ödülün bizim için en büyük anlamı bu. Bunun bir fırsat olarak kullanılıp Türkiye'nin deniz koruma alanlarında Avrupa lideri olmaması için hiçbir sebep yok, zaten çok iyi gidiyoruz, küçük şeyler yapmamız gerekiyor" dedi.

Çevrenin korunmasına ilişkin faaliyetlerinden bahseden Kızılkaya, koruma alanlarıyla ilgili yaklaşık 10 yıl boyunca Uzak Doğu'da çalışmalar yürüttüğünü ve 2007'de Türkiye'ye döndüğünü anlattı. Kızılkaya, "Yıllar sonra su altına bakma şansım olunca sanki nükleer savaş olmuş ve Türkiye'nin Akdeniz sularının altında hiçbir şey kalmamış gibiydi. Bütün Akdeniz'de bir araştırma yaptık ve gördük ki Gökova en

az balık olan yer ve Türkiye ekosistemi en fazla tahrip olan yer. Türkiye'de balıkçılığa kapalı alanların yaratılması gerekiyordu, bu dünyada yapılan bir şey, inanılmaz başarılı örnekleri var. 'Niye Türkiye'de olmasın?' diye başladığımız mücadele, Gökova'daki alanların 2013'te ilan edilmesiyle sürdü" diye konuştu.

İlan edilen alanların korunması amacıyla koruculuk sistemi geliştirmek için yola çıktıklarını aktaran Kızılkaya, Sahil Güvenlik Komutanlığının desteğiyle bu sistemin geliştiğinin ve Akdeniz Koruma Derneğinin bu konuda bir otorite konumuna geldiğinin altını çizdi.

GOLDMAN ÇEVRE ÖDÜLÜ HAKKINDA

San Francisco'lu hayırseverler Richard ve Rhoda Goldman tarafından kurulan Goldman Çevre Vakfı tarafından 1989'dan bu yana her yıl Goldman Çevre Ödülü veriliyor. Ödül kazananlar, dünya çapındaki çevre kuruluşları ve bu alandaki yetkin kişilerden oluşan bir ağ tarafından önerilen adaylar arasından, uluslararası bir jüri tarafından belirleniyor.



"A Port at heart of Istanbul"

www.anadoluport.com.tr
Istanbul/Turkey

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

GYHİB OLAĞAN MALİ GENEL KURULU YAPILDI

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), 2022 yılı olağan mali genel kurul toplantısı 25 Nisan Salı günü gerçekleştirdi. Genel kurulun açılış konuşmasını yapan Birlik Başkanı Cem Seven, sektördeki ihracatçıların büyük başarılarla imza attığını belirtti.



İstanbul İhracatçı Birlikleri arasında yer alan ve 2022 yılında yaklaşık 1.5 milyar dolarlık ihracat yapan Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB),

üye ihracatçı firma temsilcilerinin katılımı ile olağan genel kurul toplantısını gerçekleştirdi. İhracatçılar, 2022 yılının yönetim kurulu çalışma, mali ve

denetim kurulu raporlarını onaylarken, 2023 yılının yol haritasını da belirledi. Birliğin 2023 yılı çalışma planı dahilinde, Türkiye gemi ve yat inşa sektörlerinin uluslararası bilinirliğinin artırılması yönünde gerçekleştirilecek etkinlikler, katılım sağlanacak ve Türkiye milli katılım organizasyonunda düzenlenecek uluslararası fuarlar, dijital tanıtım projeleri, ihracatçı firmaların karşılaştığı sorunların çözümlerine ilişkin yapılan girişimler ve diğer tüm çalışmalarla ilgili bilgilendirmeler yapıldı.

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin düzenlediği faaliyetlerle ilgili bilgilendirmelerde bulunan Cem Seven, sektörün dünya genelinde en prestijli gemi inşa fuarları olarak kabul edilen SMM Hamburg, Posidonia, Norshipping, Neva fuarlarında Türkiye milli katılım organizasyonu yaparak, etkili bir ülke temsili gerçekleştirdiklerini kaydetti. Bu yıl kasım ayında düzenlenecek



Europort fuarının Türkiye milli katılımı organizasyonu ile faaliyetlerine bir yenisini eklediklerini söyleyen Seven, “Sektörümüzün yurtdışında gerçekleştirdiği etkinliklerin merkezi olmaya devam ediyoruz. Dünyanın en prestijli mega yat fuarı Monaco Yacht Show’da iki yıldır gerçekleştirdiğimiz info stant katılımımıza bu yıl da devam ediyoruz. Fuarı, standı veya teknesi ile katılan firmalarımızın yanı sıra, tüm yat üreticilerimiz ile ilgili bilgilendirmelerde bulunarak, fuara ziyaretçi olarak katılan üyelerimizin ücretsiz şekilde faydalanabildiği bir görüşme alanı sağlıyoruz. Bunların yanı sıra sektörden gelen taleplere istinaden Norfishing Fuarı, Houston OTC gibi fuarlara katılım sağlıyor, üyelerimizin ihtiyaç ve talepleri olması halinde sektörel ticaret heyetleri organize ediyoruz. Kısacası, dünyanın dört bir köşesinde, üye firmalarımız nerede olmamızı isterse orada oluyor, sektörümüzün hikâyesini dünyaya anlatmaya devam ediyoruz” dedi.

Sektördeki ihracatçıların büyük başarılarına imza attığını vurgulayan Seven, şöyle devam etti: “Dünyanın en büyük balıkçı gemisi ihracatçı ülkesi konumuna gelmiş bulunuyoruz. Benzer şekilde römorkör ihracatında dünya ikinciliğine yükselmiş bulunuyoruz. Feribot ve gezinti tekneleri ihracatında da basamakları hızlı bir şekilde tırmanıyoruz. Mega yat üretiminde dünyanın en önemli üreticilerinden birisi konumundayız.”

Gemi, yat ve hizmetleri sektörünün kilogram başına ihracat değerinin her geçen yıl arttığına dikkat çeken Seven, “Ülkemizden ihracatı gerçekleştirilen tüm ürünlerin kilogram başına ortalama ihracat değerinin 1.5 dolara ulaşması için çalışmalar yapılıyor. Devletimizin ekonomik politikaları ihracat kadar, kilogram başına ihracat değerini de yükseltmeyi önemsiyor. Sektör olarak ürettiğimiz ürünlerin ihracat ortalaması 2022 yılında 8 doların üzerinde.

Yeni inşa edilen özel maksatlı özel yapım gemiler ile mega yatlarda ise ihracat kg birim fiyatı 20 doların üzerinde bir ortalamaya sahip. Yine mega yat özelinde ihracat kg fiyatında sadece 50 dolar ve üzerine çıkmakla kalmıyor, özel maksatlı özel yapım gemi inşasında olduğu gibi yüksek katma değere ulaşıyoruz. Kilogram başına ihracat değerimiz de her geçen yıl artarak devam ediyor.

Bu da sektörümüzün iştegal konusuna dâhil olan ürünlerin katma değer ve ileri teknoloji anlamında ülkemizin iktisadi hedefleri için ne kadar önemli olduğunu ortaya koyan önemli bir diğer göstergedir” dedi.

Seven’in konuşmasının ardından gerçekleşen olağan genel kurul toplantısında, birlik yönetim ve denetim kurulu üyeleri ibra edilerek, gerçekleştirilen ve planlanan tüm çalışmalar oy birliği ile kabul edildi.



Kano Marine

7/24
SERVICE
ALL
TURKISH
PORTS &
STRAITS

KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



LİMANLAR İÇİN DİJİTAL İKİZ TEKNOLOJİSİ

Limanlar, deniz ve kara taşımacılığı arasında önemli bir köprü oluşturarak küresel taşımacılık zincirinde merkezi bir rol oynamaktadır. Limanlardan, çeşitli ulaşım ve lojistik ağlarının bir parçası olmaları dolayısıyla verimli aktarma yolları ve intermodal transferini desteklemesi beklenmektedir. Ayrıca limanların küresel taşımacılık sisteminde taşıdığı rolün önemi de dünya ticaretinin %90'ı limanlardan geçtiği için gittikçe artmaktadır. Küresel ticarete açılan kapıların yerel taşımacılık ağını desteklemesi ve yerel ticari bölgelerin ekonomik kalkınmada katalizör olarak değerlendirilmesi nedeniyle limanlar aynı zamanda yerel ekonomilerin de merkezinde yer almaktadır.

Öte yandan, limanlar deniz taşımacılığının istikrarlı olarak büyüme süreci ve küresel sürdürülebilirlik çabaları nedeniyle karlılığı artırma, çevre dostu iş sürecine sahip olma, enerji performansı ve verimliliklerini iyileştirme konularında gittikçe artan bir baskı altındadır. Bilindiği üzere, deniz taşımacılığına ait tedarik zincirlerinin dinamik ve rekabetçi karakteri sayesinde genel iş performansının artışı, paydaşlar arasında işbirliği ve şeffaflığın gelişmesi ve yeni teknolojilerin ve yeniliklerin uygulanması kolaylaşmaktadır. Limanlar, komşu şehirler için pazar entegrasyonu ve hizmetlerin bir araya toplanmasını hızlandıran, sosyal ve ekonomik faydalar üretebilen ekonomik katalizörler olarak değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda, geleceğe hazırlanan birçok Avrupa limanında, güvenlik, verimlilik ve sürdürülebilirliğe odaklanmakta ve "dijital ikiz teknolojisi" (digital twinning-DT) yoluyla liman faaliyetlerine eksiksiz ve güncel bir genel bakış sağlamak için çalışmalar yapılmaktadır. Bu bağlamda dijital eşleştirmeye tarihsel veya gerçek zamanlı olarak coğrafi, süreç veya sensör bilgilerin bir araya getirilerek statik, hareketli, insan kontrollü veya otonom varlıklar için limanların gerçek zamanlı



durumsal farkındalığının geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Bu bakımdan DT, limana bağlı sistemlerin davranışının simülasyonunu sağlamakta ve ortaya çıkan davranışın keşfedilmesinde kolaylık sağlamaktadır. Başlangıçta üretim sürecini desteklemek için geliştirilen DT zamanla büyük ilgi görerek gelişim göstermiştir. DT'nin denizcilik maliyetlerini düşürme veya karbon emisyonlarını önlemeye yönelik liman süreçlerini iyileştirme potansiyeli önde gelen limanlar tarafından kabul edilmiştir.

DENİZCİLİKTE DİJİTAL İKİZ TEKNOLOJİSİNİN AVANTAJLARI

1. Gemi Kontrol Sisteminin Sanal Geçişle Filoyu Optimize Etme

Denizcilik şirketlerinin aynı anda birçok iş kolu için hizmet verdiği bilinmektedir. Bu da nakliye şirketinin filo optimizasyonunun (fleet optimisation) geliştirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Bu bakımdan DT bu ihtiyaca cevap vermektedir. Geçmiş, şimdiki ve gelecekteki senaryolar

açısından piyasa işlemlerinin hassas analizi, mevcut durumun karmaşıklığını azaltmaktadır.

Ticari faaliyetleri algılayan DT hem operasyonel hem de stratejik karar verme sürecini geliştirebilmektedir. Örneğin hava durumu raporları gibi anlık durumları hızla gözetlemek, gemi kontrol sistemlerinde DT'nin uygulanabilirliğini göstermektedir. Sanal gerçeklik (cyber space) yoluyla fiziki gerçek bir gemi kopyalanarak tüm yerleşik sistemlerle donanımlı bir sanal gemi ortaya çıkarılabilmektedir. Böylece DT, sanal eşleştirme uygulamalarının gerçek yaşam koşullarında test edilmesine ve ikili sistem için gerekli olabilecek değişikliklerin incelenmesine olanak tanımaktadır.

2. Liman ve Terminal Operasyonlarının İyileştirilmesi

Bir limanın verimliliği, taşıma sisteminin tüm entegrasyonu esnek olarak uygulandığında ortaya çıkan talep ve tedarik zincirleri arasında sağlanan denge ile tanımlanmaktadır. Günümüzde bir liman dünyanın her yerinden hizmetler

için kullanılmakta ve bu da limandaki varlıkların giriş çıkışlarının kontrol edilmesi için stratejik planlamanın önemini göstermektedir. Mevcut tüm verilerin çeşitli parametre ve bağlarla birleştirilmesiyle oluşan DT modeliyle liman tasarımı, terminal kapasitesi ve inşaat yatırımlarına ilişkin kararlara ilişkin süreç kısalmakta ve bu da liman idarecilerine rahatlatma sağlayacaktır.

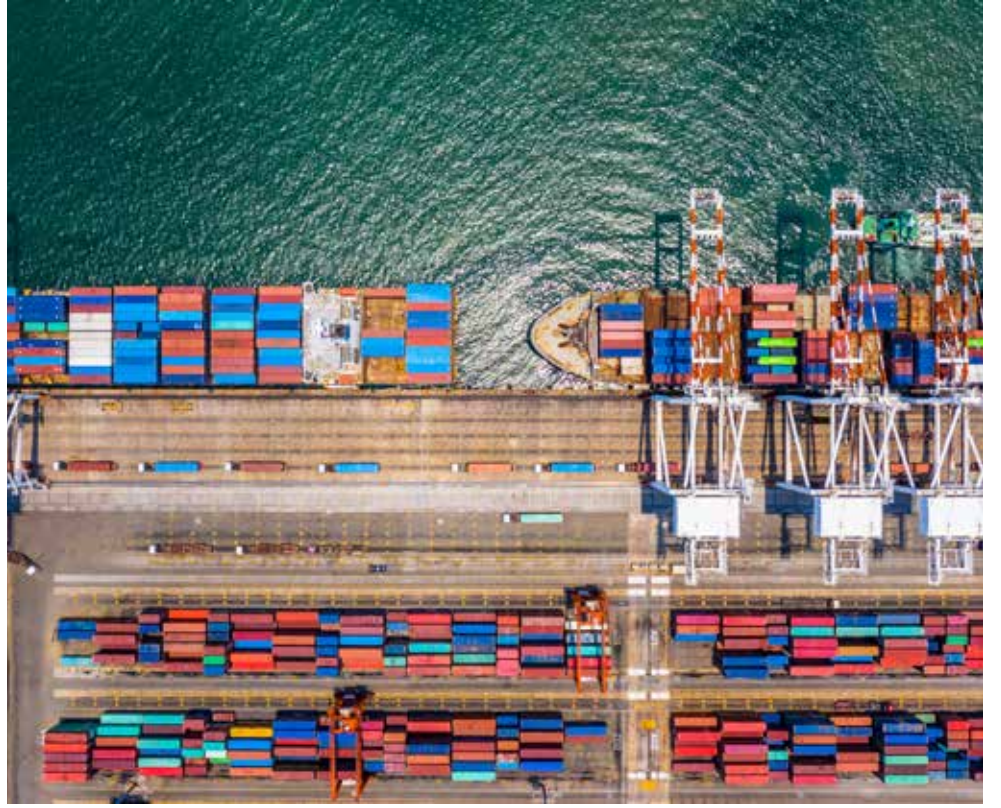
Farklı nakliye durumlarında gemilerin ihtiyaç duyduğu rihtima yanaşma seçenekleri, zaman hedeflerine ulaşılması veya kargo alanının netleştirilmesi gibi konuların ele alınması DT ile kolaylaşmaktadır.

Uzmanlar tarafından gerçek zamanlı ve geriye dönük veri tabanından beslenen DT'nin senkronize operasyonel planlama ile uygun şekilde koordineli şekilde liman operasyonlarını ilerletebilen bir veri seti olduğu ifade edilmektedir.

3. Operasyonel Parametrelere Yönelik Durum Farkındalığı

Bilindiği üzere, kargo sahipleri, satıcılar ve teslimatları bekleyen müşteriler gönderileri takip edebilmeyi ve limanlar arasındaki hareketlerde şeffaf olunmasını talep etmektedirler. Bu konuda artan ihtiyaçları karşılamak ve farkındalığı artırmak için DT'ler limanlara paralel olarak bağlanabilmektedir.

Böylelikle operasyonlardan sorumlu çalışanların iş sürecini normal seyirde ilerletmesi için ayarlamalar yapılabilmektedir. DT'nin diğer bir sonucu da altyapı yatırımları hakkında kilit paydaşlara sıklıkla rapor verebilmesi ve internet bağlantı noktalarında bir araştırma aracı işlevi görmesidir. Bu da uzun vadede ticari faaliyet içerisinde her durumun farkındalığını artırmaktadır. Süreç içerisinde ortak karar alma süreci için bir portal oluşturulmakta ve bu portal denizciliği çevre dostu hale getirmek gibi emisyon kontrol önlemleri üzerinde çalışma gerçekleştirebilmektedir.



DT'nin, denizcilik çalışanlarını mevcut koşullarda dinamik ve güncel tutacağı, ayrıca operasyonel parametrelerin de anlaşılmasını kolaylaştıracağı vurgulanmaktadır. Bu duruma en iyi örnek de sanal petrol kuleleridir. Böylelikle açık denizde yer alan petrol kuleleri adına veriler analiz edilerek risk seviyeleri, yapısal güvenilirlik sanal olarak tahmin edilebilmekte ve daha verimli hale getirmek için testler yapılabilmektedir.

4. Uçtan Uca Tedarik Zinciri Optimizasyonu

Buna ek olarak DT, Nesnelerin İnterneti (Internet of Things – IoT) bağlantı standartlarındaki ilerlemeyle birlikte akıllı konteynerleri destekleyici roller edinerek gelişmektedir. Akıllı konteynerlerin ulaşım endüstrisi için zorluk teşkil eden birçok sorunu çözmeye günümüze kadar yardımcı olduğu, daha önce yaşanan deneyimlerde akıllı konteynerlerin filoların optimize edilmesi, farklı durumlara ilişkin farkındalık yaratılması ve liman, terminal operasyonlarının ele alınması için büyük miktarda veri sağlamış olduğu

vurgulanmaktadır. Konteynerler uçtan uca tedarik zincirini sürdürürken kontrol edildikleri çeşitli nakliye merkezlerinden geçmektedirler. Bu kapsamda DT'nin bütün dünyadaki konteynerleri birbirine bağlayarak üretilen bu akıcı veri akışını kullanarak önemli veriler sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

5. Güvenliği Sağlayan Artırılmış Güvenlik

Gelişmiş siber-fiziksel sistemlerle desteklenen bağlantı çoğaltma özellikleri DT'yi üst düzey siber güvenlik tehditleriyle başa çıkmak için güçlü bir model olarak öne çıkarmaktadır. DT'ler gelişen siber güvenlik tehditlerini de yönetecek şekilde yeniden yapılandırılmaktadır.

Kaynaklar:

Maritime Executive Haber Ajansı

Marine Digital Dergisi

*"Digital Twins for Ports: Derived from Smart City and Supply Chain Twinning Experience"
Robert Klar, Anna Fredriksson, and Vangelis Angelakis Ocak 2023*

Pinanın umudu Marmara, Marmara'nın umudu Pina!



* PROF. DR. MUSTAFA SARI

Efsaneye göre bir günahı yüzünden tanrılar tarafından cezalandırılan Akdeniz'in, Atlas Okyanusu ile bağlantısı kesilerek kurumaya terk edilir. Akdeniz'in suları kurumaya başlar. En derin yerlerinde az miktarda kalan su ise iyice tuzlanır. Buna çok içerleyen Herkül, Afrika Kıtası'nda bulunan Jebel-El-Mina kayası ile Avrupa Kıtası'nda bulunan Cebelitarık kayası arasında kılıcıyla bir kanal kazarak Akdeniz'in yeniden okyanus sularıyla buluşmasını sağlayarak doğanın çehresini değiştirir.

Bu efsane ne kadar doğru bilemesek de, Messiniyen Tuzluluk Krizi (MSC) olarak adlandırılan, Akdeniz'in Atlas Okyanusu'yla bağlantısının kesilmesi sonucu ortaya çıkan dönemin yaklaşık 5,3 milyon yıl önce Zanclean Seliyle sona erdiğini artık bilimsel kanıtlarıyla biliyoruz. Amazon Nehri debisi kadar okyanus suyu iki yıl boyunca akarak Akdeniz'i doldurdu ve bu esnada okyanus kökenli

türler de yeniden Akdeniz'le buluşmuş oldu. Okyanus bağlantısının kesildiği uzun dönemde kuruyan sular ve artan tuzluluk yüzünden birçok okyanus kökenli canlı türü yok oldu. Ancak biri müstesna: Pinna nobilis.

BİR PİNA 150 LİTRE DENİZ SUYUNU FİLTRELİYOR

Dünyada sadece Akdeniz Havzası'ndaki denizlerde yaşayan endemik pina (bilimsel adıyla Pinna nobilis) ya da büyük yelpaze midyesi, tüm bu değişim süreçlerine direnerek 20 milyon yıldır Akdeniz'de varlığını sürdürebilen nadir türlerden birisi. Pina, ömrü yarım yüzyılı bulan, boyu 120 cm'e ulaşabilen, kıyının sıfır noktasından 60 m. derinliklere kadar yaşayabilen büyük bir çift kabuklu. Üçgen vücudunun sivri kısmıyla deniz tabanına tutunarak dipte sabit bir yaşam sürer. Deniz suyu içindeki mikroskobik besinleri süzerek beslenir. Ortalama bir pinanın günlük yaklaşık 150 litre deniz suyunu filtrelediğini biliyoruz.

Kıyılardaki deniz çayırlarıyla kaplı alanlar pina için ideal yaşam alanıdır aslında. Akdeniz'deki varlıkları neredeyse 50 milyon yıl geriye kadar giden deniz çayırları, belki de pinanın tarih öncesi devirlerden günümüze her türlü değişimden etkilenmeden çıkmasının da nedeni. Ancak deniz çayırları dışında hafif çakıllı, kumlu zeminlere tutunmayı da sever pina. Derinlerde ise kumlu ve nadiren hafif çamurlu alanlarda yaşamayı tercih eder. Üreme, deniz suyu sıcaklığına bağlı olarak genelde mayıs ayından temmuz sonuna kadar devam eder. Üreme döneminde bazı bireyler erkek ve dişi bireyler eş zamanlı olarak yumurta ve spermlerini suya salarlar. Dölllenme sonrası suda serbest yüzen yumurtalardan çıkan pina larvaları en fazla 10 gün suda serbest yüzdükten sonra uygun bir habitata tutunur. Tutunmada byssus adı verilen ipek



benzeri iplikçikler kullanılır. Altı ay içinde kabuk boyları 5-6 cm'ye ancak ulaşır.

Pinalar, deniz yaşamında çok önemli fonksiyon üstlenmektedir. Bir taraftan suyu süzerek temizleyip, berraklaştırırken; diğer taraftan küçük balıklar, salyangozlar, tüplü kurtlar, halkalı solucanlar gibi onlarca bentik organizmanın yaşaması için saklanma, barınma ve tutunma alanı oluştururlar.

İtalya, İspanya, Fransa ve Yunanistan gibi Akdeniz ülkelerinde eti lüks yiyecek olarak kabul edildiği için eskiden beri avcılığı yapılmış bir türdür pina. Ancak pinanın avlanması veya deniz dibine dalarak toplanmasının iki özel nedeni daha vardır. Birincisi pinanın deniz dibine tutunmak için kullandığı ipek benzeri



filamentler (byssus iplikçikleri) eski çağlardan beri ipeklili kumaş üretiminde kullanılmaktadır. Sentetik tekstil materyallerinin gelişmediği zamanlarda Akdeniz çevresindeki ülkelerde çok değerli bir kumaş olan bu dokumaları yapan yüzlerce atölye bulunuyordu. Günümüzde bir veya iki adet kalmış olabileceği varsayılan bu atölyelerde pına

pinanın başı bu kez insanla dertte. Kıyı dolguları, turizm faaliyetleri, balıkçılık ve kirlilik yüzünden zaten nesli tehlikeye girmişken, 2016 yılında ortaya çıkan bir hastalık pinanın sonunu getirmek üzere. İklim değişiminin tetiklediği düşünülen bir protozoanın (tek hücreli bir organizma) neden olduğu, bakteri ve virüslerin de sürece katıldığı bir toplu ölüm yaşandı



filamentlerinden kumaşlar üretiliyordu. Diğer bir avcılık nedeni ise, içi sedefle kaplı pına kabuklarından çeşitli ev ve süs eşyalarının üretilmesiydi. Günümüzde pına kabuklarından süs eşyası imalatı halen devam etmektedir.

PİNANIN BAŞI BU KEZ İNSANLA DERTTE

Akdeniz'de defalarca yaşanan kuraklığı, selleri, tuzlanmayı, kurumayı ve daha nice doğal süreci sağ salım atlatan

tüm Akdeniz'de. 2019 yılına gelindiğinde Cebelitarık Boğazı'ndan Çanakkale Boğazı'na kadar Akdeniz'deki neredeyse tüm pınalar topluca öldü. Şimdilik Marmara Denizi pına popülasyonu sağlıklı bir şekilde varlığını sürdürüyor.

Pına 1992 yılından beri Avrupa Birliği direktifleri ve ülkemizin de taraf olduğu Barcelona Sözleşmesiyle koruma altına alınmış durumda. 2016'da başlayan

toplu ölümlerden sonra Uluslararası Doğa Koruma Birliği (IUCN) pinanın popülasyon statüsünü Kritik Düzeyde Tehlikede (CR) olarak değiştirdi. Akdeniz ekosistemi için kilit taşı niteliğindeki pına için Marmara Denizi son sığınak olarak gözükmüyor. Oysa Marmara Denizi iklim değişimi, durağan deniz şartları ve kirlilik tarafından tetiklenen müsülaj felaketiyle boğuşuyor 2021 yılından beri. Yani Marmara Denizi de kendi canının derdinde!

Şimdilerde deniz yüzeyinde gözükmese de, 2021 ilkbaharında yaşanan felaket düzeyindeki müsülaj oluşumu Marmara Denizi ekosisteminde ciddi hasarlar oluşturdu. Tüm tarafların katılımıyla hazırlanıp uygulamaya geçilen Marmara Denizi Eylem Planı'nın (MDEP) tam uygulanması halinde beş yıl içinde deniz ekosisteminde iyileşme beklentisi yüksek. Ancak odak noktasını Marmara Denizi'ne noktasal ve yayılı kaynaklardan ulaşan kirlilik yükünün azaltılmasının oluşturduğu MDEP uygulamalarının istenen hızda gitmediği bir gerçek. Eğer deniz ekosistemi henüz iyileşmeden 2021 yılı benzeri bir müsülaj oluşumu tekrar ederse, kayıpların katlanacağı ortada.

PİNA İÇİN SON SİĞINAK MARMARA DENİZİ

Bir tarafta müsülaj felaketinin tekrarı riskine maruz Marmara Denizi, diğer tarafta pına için son sığınak Marmara Denizi! Birbirine umut olmuş bir habitatla bir türün gelecek senaryosu adeta. Pınaları her türlü etkiden korursak, Akdeniz havzasındaki diğer denizler için de umut halen devam etmiş olur.

Diğer taraftan pına, müsülajın tekrar ortaya çıkma riskini azaltmada da görev üstlenebilir. Zira bizim henüz ileri arıtmaya tabi tutmadan deşarj ettiğimiz atıklar, denizin kirlilik yükünü artırmakta, artan azot ve fosfor deniz ekosisteminin minik bitkileri olan fitoplankton türlerinde aşırı artışları tetiklemektedir. Pına suyu filtre ederken, diğer organik parçacıklar gibi bu fitoplanktonik organizmaları da tüketmekte ve böylece müsülajın tekrar etme riskinin azalmasına da olumlu katkı sağlamaktadır. Yani Marmara Denizi pına için umut olduğu gibi pına da Marmara



Denizi için umuttur aslında! Ancak bu çift yönlü umuda ilişkin farkındalık ne yazık ki çok az. Marmara Denizi kıyıları aynı zamanda iç turizm için yaz aylarında sıkça tercih edilen alanlar.

miktar azaltmak için çaba sarf ediyorlar.

Balıkçılar dibi kazıyan ağlarıyla denizde kalan son balıkları da avlamaya çalışırken, pinaları tahrip ediyorlar. Yaz aylarında küçük teknesiyle kıyılarda gezinti yapan, oltayla balık tutan sportif balıkçı her attığı çapayla pinalara da, deniz çayırlarına da zarar veriyor.

Deniz dibinin zenginliğini insanlara dalış öğretmek göstermeye çalışan ve buradan ekmek parasını çıkaran dalış okulları da pinalar üstünde negatif etki oluşturuyor. Şnorkeliyle yüzerken sığ kıyılarda gördüğü pinayı söküp çıkarıp evinin bir köşesine koymak için alan vatandaş da pinanın geleceğini kararttığının farkında değil.

İşte "Marmara'nın Umudu Pina" projesi tam bu kavşakta ortaya çıktı. Marmara Denizi'nin özel yapısı mademki pinalar için güvenli bir yaşam ortamı sunuyor o zaman pinaların geleceği burada! Otelciden, tatilciye balıkçıdan dalgıca, oltacıya kadar tüm kıyı kullanıcıları ile



Oteller, restoranlar, turizmciler; plajda yer alan deniz çayırlarının da, pinaların da önemini farkında değiller. Çayırın ve pinanın insanların ayaklarına değmemesi için kendilerince önlem olarak her yıl bir

denizel biyoçeşitliliği korumakla yükümlü kurumlara kadar oldukça geniş bir kitleye pinanın önemini yeniden hatırlatmamız lazım. Marmara Denizi çevresindeki her

yaştan insanı pinanın koruyucusu, sahibi haline getirirsek Marmara için de pina için de umut ışığı sönmeden yanacak.

"MARMARA'NIN UMUDU PINA PROJESİ"

"Marmara'nın Umudu Pina Projesi" bu yönüyle bir umut projesi aslında. Proje ekibi bir taraftan bilimsel araştırmalarla kıyılarda pinaların yoğun olduğu alanları belirlerken bir taraftan ölüm nedenine ilişkin kapsamlı araştırmalar yapıyor. Eş zamanlı olarak farkında olmadan pinanın geleceğini karartan paydaşlarla etkileşimli etkinlikler geliştirerek farkındalığı artması için çaba sarf ediyor. Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi koordinasyonunda Borusan Holding ve ImpactHub İstanbul desteği ile yürütülen proje kapsamında pinayı bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtmak için belgesel çekimi gerçekleştiriliyor. "Benim de pina için sarf edecek çabam var" diyen Pina elçileriyle toplumun her kesimine ulaşarak Marmara Denizi ve pinanın geleceği aydınlatılmaya çalışılıyor.

12 Nisan 2023 tarihinde Erdek'te gerçekleştirilen I. Katılımcı Etkinliğiyle projede elde edilen bulgular, proje hedefleri ve bundan sonra yürütülecek çalışmalar katılımcılarla paylaşıldı. Etkinlik Erdek Kaymakamlığı, Erdek Belediyesi ve Erdek Ticaret Odası katkılarıyla gerçekleşti. Turizmciler, otel ve restoran sahipleri, balıkçılar, sivil toplum kuruluşları, ilgili kamu kurumu temsilcileri ve Erdekli toplandıya yoğun ilgi gösterdi. Toplantı sonunda katılımcılar pinaların korunması için yapılması gerekenlerle ilgili düşüncelerini paylaştı. Özetle hem pinaya hem Marmara'ya dair umutlar çoğaldı.

Şimdi sıra sizde "Marmara Denizi ve pina için ben ne yapabilirim?" diye düşünüyorsanız önce www.umutpina.com.tr adresini ziyaret edip bilgilenecek işe başlayabilirsiniz. Pina Elçisi olarak, umut meşalesinin bir ucundan da siz tutabilirsiniz!

* **BANDIRMA ONYEDÜ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DEKANI**



Sirius Marine



- ◆ Marine Lighting & Electrical Equipment



- ◆ Pressure Transmitters, Level Pressure & Temperature Sensors



- ◆ Liquid Level Gauges & Safety Relief Valves



- ◆ Pumps Spares, Electric Motors & Separators



- ◆ Waste Compactors & Glass / Bottle Crushers



- ◆ Scarifiers, Pneumatic Tools, Shavers



- ◆ Marine Engine Piston Rings & Cylinder Liners



Sirius Marine Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.

📍 Evliya Çelebi Mah. Küme Sk. No:2
Tuzla Ticaret Merkezi B Blok / Daire
No:10 34944 Tuzla - İstanbul/Turkey

☎ +90 216 755 82 32

✉ info@siriusdenizcilik.com

🌐 www.siriusdenizcilik.com

Küresel ticarete rota değişimleri



* AYŞEM ULUSOY

Küresel ticaretteki yeni rota arayışları Türk lojistik sektörü açısından kimi zorluklarla beraber fırsatları da beraberinde getirdi. Bu süreçte Ukrayna limanları, konteyner gemileri için kapanırken, batılı konteyner şirketlerinin çoğu Rusya limanlarına seferlerini durdurma kararı aldı ve Türkiye limanları Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri için aktarma limanı haline geldi. Bir diğer rota değişimi ise, kuzey rotasının kapanması ile Avrupa menşeli yüklerin batılı şirketler tarafından karayolu ile Türkiye üzerinden Türk Cumhuriyetlere taşınmasıyla yaşandı.

Bu değişim Türkiye lojistik sektörünün gerçekleştirdiği hamlelerle uluslararası mal akışının sürdürülebilmesi adına değerli bir coğrafya olduğunu da bir kez daha kanıtladı.

Pandemi döneminde bir adım öne çıkan Türk lojistik sektörü, Rusya-Ukrayna savaşında kapanan güzergahlar söz konusu olduğunda da

olağanüstü bir başarı sergiledi. Bunun yanı sıra ülkemizin coğrafi konumu da büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin Asya'dan Avrupa'ya, Afrika'dan Rusya'ya uzanan avantajlı coğrafi konumu, bölgede taşınan iki trilyon doları aşkın yükün merkezi olmasını sağlıyor.

Çin ile Avrupa'nın bütünleşmesi adına önemli bir yere sahip olan Orta Koridor ise Pekin'den Londra'ya yıllık 600 milyar doları aşkın ticaret trafiğinin kalbinde yer almaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, açılışından bu yana BTK Demir Yolu Hattı'nda 1919 tren işletildi ve 1 milyon 310 bin ton net yük taşındı.

2022 Ocak-Temmuz döneminde buradan taşınan konteyner miktarı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 57'nin üzerinde artış kaydetti ve bu güzergâhın önemli merkezlerinden biri olan ülkemiz, Avrupa ve Asya arasında bir köprü olma konumunu her geçen gün sağlamlaştırmaya devam ediyor.

ORTA KORİDOR TÜRKİYE İÇİN KRİTİK BİR YERE SAHİP

Buna bağlı olarak Kuşak ve Yol Girişimi'nde Türkiye'nin konumunun daha da güçlenmesi için yapılan birtakım yatırımları memnuniyetle takip ediyoruz. Bu yatırımlar arasında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray ve liman yatırımları başta gelirken birçok ülkeyi içine dahil eden bu projede Türkiye'nin daha tercih edilebilir bir merkez olmasını sağlamak için bazı düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Çünkü Orta Koridor'da Türkiye doğudan batıya kesintisiz erişimin sağlanması açısından kritik bir yere sahiptir. Tüm bu düzenlemelerin hayata geçirilmesiyle Türkiye'nin İpekyol'unda elde edeceği ekonomik imkanların artışı kaçınılmaz

olacaktır. Orta koridorun aktive edilmesi konusunda geçiş ülkelerinin mevzuat, gümrük ve altyapı sistemlerinin yeniden düzenlenmesi de gerekmektedir.

Tüm bu gelişmeler ışığında ve son yıllarda meydana gelen içsel ve dışsal ekonomik ve siyasi gelişmeler, yapılan anlaşmalar göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin 2023 üretim ve özellikle ihracat hedefleri doğrultusunda lojistik sektörünün milli gelir içindeki payının artması ve taşıdığı stratejik önem bakımından gelişmesi en olası sektör olması beklenmektedir.

İnovatif bir üretim ve dış ticaret politikası izlenmesi dolayısıyla dünya pazarlarındaki payını artırması (milli gelirini ve ihracatını büyütmesi, ürün ve pazar çeşitlendirmesine gitmesi) avantajlarımızı artıracaktır.

Türk lojistik sektörünün mevcut duruma göre çözüm üreten esnek yapısı sektörün geleceğine dair umutları ortaya koymaktadır. Çünkü lojistik açıdan elverişli ülkeler küresel değer zincirine daha iyi entegre olmakta ve ihracata yönelik doğrudan yabancı yatırımı çekebilmektedir. Bunun yanında Türk lojistik firmaları da sektörde global yatırımcılar olmuşlardır.

Kolaylıkla denizaşırı ülkelerde kurulan lojistik firmaları görülebilir. Toplam Türk denizaşırı lojistik yatırımı son on yılda 2 milyar doları aştı. Türkiye lojistik sektörü iki büyük sınavı da başarıyla vermiştir.

Ticari faaliyetlerin vazgeçilmez bir parçası olan lojistik hizmetlerin geliştirilmesi için atılacak her adım nihai olarak ekonomimize, ticaretimize ve ülkemizin kalkınmasına fayda sağlayacaktır.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

NEW GENERATION BROKERAGE SERVICE

6th
ANNIVERSARY
AQUA
CHARTERING

www.aquachartering.com

Feneryolu Mah. Bagdat Caddesi, Ufuk Apt. No:105 A Blok Daire:6 Kadikoy / ISTANBUL / TURKEY
t.+90 216 455 62 50/51 aqua@aquachartering.com

Bölgesel lojistiğin ve demiryollarının önemi arttı...



* **ALİ ERCAN GÜLEÇ**

Tüm dünyayı etkisi altına alan Pandemi süreci hemen hemen her alanda olduğu gibi tabii ki lojistiği ve lojistiğin bileşenlerini de önemli oranda etkiledi. Bu süreçte tüm taşımacılık modlarında yaşanan kısıtlamalar ve bunun neticesinde ortaya çıkan darboğazlar, küresel ticaret akışlarına da sekte vurdu. Ancak pandeminin esas etkisi lojistik kanallarındaki yaşanan problemlerden dolayı ülkelerin üretim merkezlerini yeniden sorgulamasına ve yeniden bir düzenlemeye gitmesine sebep oldu. Bunun sonucu olarak ülkeler:

- 1- Ülkemde ne üretebilirim?
- 2- Yakın komşu ülkelerde ne ürettirebiliriz?
- 3- Özellikle Rusya krizi ile bir parametre daha gündeme geldi. Bu ülke dost mu? Güvenilir bir kaynak mı?

Ülkeler özellikle katma değerli, yüksek

teknoloji ürünlerin üretim merkezlerini yeniden düzenlerken; normal olarak da bu ürünleri taşımak için yeni lojistik kanalları oluşturmaya başladılar. Bu süreçte bölgesel lojistiğin önemini artarken aynı zamanda Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın hayata geçmeye başlaması, özellikle demiryolunu çok daha ön plana çıkarmaya başladı. Her zaman dile getirdiğimiz, lojistiğin olmazsa olmazlarından birinin demiryolu taşımacılığı olduğu, limanlarımızın üretim ve tüketim merkezlerine demiryolu ile bağlanmasının ne kadar önemli olduğu bir kez daha görüldü.

YENİ LOJİSTİK HATLAR OLUŞTURULACAK

Tüm bu gelişmeler neticesinde anlıyoruz ki, artık dünya üretim merkezlerini değiştirmeye ve buna göre yeni lojistik hatları oluşturmaya başlayacaktır. Son dönemde ülkeler kendi içlerinde üretime ve komşu ülkelere neler ürettirebileceklerine odaklanmaktadır. Özellikle Rusya-Ukrayna krizi bu yaklaşıma yeni bir kavram yüklemiştir; Dost ülkelerle üretim ve ticaret... Artık yeni bir lojistik konjonktür buna göre şekillenmektedir. Bu konjonktürde Türkiye artık transit ticarete yer almak yanında, üretim merkezi olma şansını da yakalamaktadır ve lojistik altyapısını da buna göre önceliklendirmeli ve hazırlamalıdır.

Orta koridor bir transit güzergahı olup, savaş öncesi kapasitesi ülkemizin mevcut demiryolu kapasitesinin çok üstündedir. Ayrıca bu koridorun birçok alternatifi vardır. Son zamanlarda deniz navlunlarında meydana gelen büyük düşüşler, bu koridorun kullanımını azaltmıştır. Orta koridorun ülkemiz için en verimli kullanımı bu koridorun limanlarımız üzerinden kullanılması olacaktır. Ülkemizin bir üretim merkezi olması için mevcut kısıtlı demiryolu kapasitesini öncelikle ülkemizin ihracat ve

ithalatı için gerekli koridorları oluşturmak için kullanması gerekir. İleride bu kapasite artıça transit koridorlar mevcut koridorlara bağlanabilir.

Ülkemizde demiryolu sektöründe bir ekipman sıkıntısı, özellikle ciddi bir lokomotif sıkıntısı mevcut. Demiryolu alt yapısında elektrifikasyon projeleri büyük hızla ilerlemektedir. Devam eden projeler tamamlandığında hatların %80'i elektrikli olacak. Ancak şu anda mevcut lokomotif filosunun %20'si elektrikli. Ciddi bir yatırım ihtiyacı bulunmaktadır. Ancak Serbestleşme Kanunu'nun yıllar evvel çıkmış olmasına rağmen özel sektör demiryollarına yatırım yapmakta hep çekimser kaldı. Bunun için:

- Serbest piyasa kurallarının tam olarak çalışması için devletin özel ve kamu bütün firmalara eşit uzaklıkta durmalıdır. Eğer kamuya ait demiryolu tren işletmelerine destek veriliyorsa, aynı desteğin özel demiryolu tren işletmelerine de verilmesi gerekir.

- Ülkemizde yolcu taşımalarına yapılan yatırımlar; altyapı ve ekipman yatırımları ile modern bir hale getirildi. Yük taşımaları için kullanılan mevcut demiryolu altyapısı ekonomik ve verimli bir işletme yapma imkanı vermiyor. Yük taşımaları için de aynı şekilde orta ve uzun vadede altyapının geometrisinin düzeltilmesi ve ekipmanlarının modernleştirilmesi gerekmektedir. Bunun için mevcut yatırım destekleri yanında altyapı düzeltilinceye kadar operasyonel desteklerin de verilmesi önem arz etmektedir.

Anlaşılmaktadır ki; eğer ülkemiz önemli lojistik koridorlar üzerinde olmak istiyorsa, demiryollarını hızlı bir şekilde modernleştirmeli ve yaygınlaştırmalıdır. Bütün büyük limanlarımız demiryolu sistemine entegre edilmeli ve bu limanlar demiryolu operasyonuna uygun



hale getirilmelidir. Hem ihracatımız, hem de transit taşımalar için önemli olan komşu ülkeler ile olan demiryolu

bağlantılarımız bir an önce tamamlanmalı ve geliştirilmelidir. İran bağlantımızda Van Gölü sorunu çözülmeli, büyük ihracat yaptığımız Irak ile direkt bir demiryolu bağlantımız bulunmamaktadır, bu da bir an önce yapılmalıdır. Avrupa ile olan demiryolu kapasitesi de artırılmalı ve özel sektörün demiryoluna yatırım yapması sağlanmalıdır. Altyapı ile ilgili olarak da, yolcu taşımacılığında yapılan altyapı modernleştirilmesinin yük taşıma altyapısında da yapılması gerekmektedir. Regenerasyon, geometri düzeltme gibi çalışmalara bir an önce başlanması ve hızlı tren hatlarında yük taşıma için gerekli ekipmanların sağlanması da önem arz etmektedir.

DEMİRYOLU KANUNU HEMEN ÇIKARILMALIDIR

Demiryolu ekipman yatırımları dönüşü uzun yatırımlardır. Bu yatırımlar için uzun vadeli krediler gerekmektedir. Lokomotif satıcı ülkelerden 10 yıla kadar uzun

vadeli krediler sağlanabilmektedir. Ancak bu ekipmanlar ağırlıklı olarak yurt içinde kullanılacağından dolayı firmalar ciddi bir kur riski ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu sektöre yatırım yapmak isteyen firmalara uzun vadeli düşük faizli TL kredi sağlanması gerekmektedir. Özel sektörün önünü görmesi açısından bu sektör ile ilgili mevzuatlar (lojistik merkezler, kombine taşımacılık vb.) ve Demiryolu Kanunu bir an evvel çıkarılmalı ve sık sık değişiklik yapılmamalıdır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı, pandemi, iklim değişikliği, doğal afetler demiryollarının önemini her geçen gün artırmaktadır. Eğer ülkemiz önemli bir üretim ve transit merkezi olacaksa demiryollarını bir an evvel hak ettiği yere getirmek için gerekli çalışmalara başlanması gerekmektedir.

*** DEMİRYOLU TAŞIMACILARI DERNEĞİ (DTD) YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

2023 yaz sezonuna girerken Güney’de yat yakıt ikmalleri ve yatçılık faaliyetleri



* MUSTAFA ASLAN

Değerli Deniz Ticareti Dergisi okurları; 2020’de başlayan pandemi sürecinden sonra, hep normalleşmeyi bekledik. 2020’yi geçirdik. 2021’de tekrar pandemi gündemimize geldi. Tam “Bitiyor mu?” derken, Rusya-Ukrayna Savaşı başladı. 2023’ün ilk 4 ayını geride bıraktığımız bu süreçte, artık normalleşme, yani 2019 ve öncesindeki dinamikleri beklemek yerine “Yeni normal”e alışmamız gerekliliği daha da belirginleşti. Uzmanların pandemi başında çok sık dile getirdiği “yeni normal”i hep “daha dijital”, “daha yeşil”, “daha yenilikçi” gibi algılamıştık. Ama bunların çok ötesinde bir kavram olduğu ortada. Yeni normal kavramı ile ifade edilmek istenenin; devamlı bir kaos ve buna bağlı “çevik yönetim” becerilerinin en önemli rekabet avantajı olduğu bir dönem olduğunu anlıyoruz.

Peki! Bütün bunların yatçılık ile ne ilgisi var diye düşünebilirsiniz. Tabii ki çok hassas olan ve “steril” ortamlar isteyen yatçılık faaliyetleri tam da bu konuya örnek oluşturuyor.

Pandemi başlarında çok duyduğum bir tespit vardı etrafımdan: “Pandemide herkes kendi yakınlarıyla yalnız kalacağı tatil istiyor. Tatil köyleri tercih edilmiyor. Herkes tekne ile tatil yapmak istiyor. Yatçılık sektörünün önü çok açık”. Bu tespit muhakkak doğrudur. Ancak perde arkasında farklı dinamikler de mevcut. Tekne ile tatile çıkma hevesinde olanların sayısında, pandemi ile beraber artış olduğu doğrudur. Ancak bunun küçük bir kısmının gerçek talebe dönüştüğünü belirtmemiz gerekir. Pandeminin bu küçük talep artışının yanında, Türkiye’deki yatçılık faaliyetlerine çok büyük bir zararı oldu. Türkiye-Yunanistan arasındaki deniz hudut kapısının kapanması; Türkiye tarafını oldukça olumsuz etkiledi. Türkiye koyları ve hemen arkasındaki kara yerleşim alanlarındaki yerleşim yerlerinin sunduğu sosyal ortam oldukça güzel ve tekne sahiplerini mutlaka çok cezbediyor. Ancak, Yunan Adaları bunun kesinlikle tamamlayıcısı. Ege Denizi, aslında Türkiye-Yunanistan ortak yat pazarına ev sahipliği yapıyor. Bu iki ülkenin ortak hareket etmediği dönemler ise, oldukça büyük kayıplar yaşanıyor. Pandeminin ilk iki sezonu da ne yazık ki, bu kayıpların yaşandığı iki yıl oldu. Yat yakıt ikmalleri tarafında ise; Türkiye’ye gelen yatların, Yunanistan’a çıkış yapamadığı için yakıt tüketimleri ve bu çerçevede yakıt alımları oldukça düştü. Biz firma olarak, kendi adımıza çevik bir yönetim sergileyerek, yatçılığın yakıt dışındaki alanlarında da bazı faaliyetlere başlayarak ticari kaybımızı kapatmaya çalıştık. Ancak zor bir dönem olduğunu tekrar belirtmem gerekiyor. Sonuç olarak, pandeminin veya “yeni normal”deki olayların kesin ve tek bir sonucunun olmadığı bu örnekte de çok net görüyoruz.

“YENİ NORMAL” VE “ÇEVİK YÖNETİM”

2022 yılı başında başlayan Rusya-Ukrayna savaşı ise, sektör adına tehlike çanlarını çaldırmıştı. Sektördeki pek çok

aktörün beklentisi düşmüş ve beraberinde birçok firma devir düşürmüştü. Ancak, savaş sebebiyle birçok ülkeye giriş yapamayan Ruslar ve sahibi oldukları tekneler Dubai ve Türkiye dışında sığınacak bir yer bulamadılar. Türk sularına giriş yapan tekneler, sektörde oldukça ciddi bir değişim sağladılar. Daha önce Türkiye’de temsilciği olmayan birçok uluslararası firmanın Güney’de fiziki yapılanmaya gittiklerini gördük. Bu yüzyılda kesinlikle olmaması gereken bu insanlık ayıbının ne kadar farklı çıktılara neden olduğunu da bu örnekte tam ters tarafından görüyoruz.

Bu iki önemli örnek ve tespit sonrasında gelmek istediğim nokta yine “yeni normal” ve “çevik yönetim”. Bu iki kavram her sektörde olduğu gibi, yatçılık sektörünün de önemli gündemi olacak yakın gelecekte. Peki, bu çok kaotik ortamdaki büyük değişim ve olayların, kesinlikle tek, kesin ve tahmin edilebilir bir sonucunun olmadığı bu şartlar altında; oldukça “steril” bir ortam arayan yatçılık faaliyetleri nasıl devam edecek yoluna? Çevik yönetimin birçok alt başlığı var. Kesinlikle bu yazı içinde tamamına değinemeyeceğimiz aşikar. Ancak, yatçılık sektörü perspektifinden “çevik yönetimi” yorumladığım zaman şunu görüyorum: “Rüzgar sağanağı geldiğinde yelkenini doldur! Hava kaldığında da pozisyonunu al, yavaş da olsa yol al!”. Bence bir numaralı kural bu. Bunun için de esnek bir yönetim anlayışı içinde hızlı pozisyon alabileceğiniz bir fiziki sermayeniz ve kapasiteniz olmalı. Entelektüel sermaye dışındaki en önemli iki konu; fiziki kapasite ve sermaye. Bu ikisinin de sağanak için hazır olması gerekiyor. Yatçılık sektöründeki fiziki kapasitenin en önemli bileşeni ise “nitelikli teknik eleman” ve “seyirdeki personel”; yani insan kaynağı. Her sektörde olduğu gibi, yatçılık sektöründe de bu konu “bir numaralı sorun”. Ancak yatçılık sektöründeki insan



kaynağı sorunu artık “kemiğin bıçağa dayanması” noktasında hissedilebilir bir sorun. Nitelikli insan kaynağı konusunda hem üniversitelerimiz, hem meslek yüksek okullarımız, hem de meslek liselerimiz ile reel sektör arasındaki bağ oldukça zayıf. Halen birçok teknik eleman, piyasada kendi kendine öğrenmeye çalışıyor mesleklerini. Gençler tarafında ise, bu işlere olan talep oldukça düşük. Peki, işgücündeki bu düşük ve stabil olmayan arz içinde nasıl yol alacağız?

ÖĞRETİM KURUMLARI İLE REEL SEKTÖR ARASINDAKİ BAĞI GÜÇLENDİRMELİYİZ

Yukarıda da belirtmeye çalıştığım gibi, öğretim kurumları ile reel sektör arasındaki bağı ve işbirliğini kuvvetlendirmek dışında başka bir çaremiz görünmüyor. Farklı uluslararası görüşlere göre; birçok sektör ve konuda, önü açık ve parlak olduğu ön görülen ülke konumundayız. Türkiye olarak bu “büyük fırsatı” kaçırmamak için, yatçılık sektörü olarak eğitime verdiğimiz önemi arttırmamız gerekiyor. Eğitim kurumları ve ticari işletmeler arasındaki bağı artmasının iki önemli çıktısı olacak:

- Yatçılık sektöründe çalışmak üzere eğitim gören öğrencilerimiz, henüz eğitimleri tamamlanmadan “gerçek stajlarla” “gerçek deneyimler” kazanacak.
- Eğitim kurumlarımızdaki, derslerin içeriği günün şartlarına göre devamlı güncellenmiş olacak. İçerik katkısı veren reel sektör, gereksiz içeriklerin yürürlükten kalkması için olmazsa

olmaz. Almanya’daki meslek okullarının birçoğunun yönetimi, Almanya’daki iş ve ticaret alanında faaliyet gösteren odalara bırakıldı.

Yukarıdaki işgücü kaynağının iyileştirilmesi; hem toplumumuzdaki eğitim seviyesine katkıda bulunacak, hem de çok yüksek olan “genç işsizlik” sorunumuza büyük katkıda bulunacaktır. Yatırımcı ve girişimciler tarafında ise, gelirlerin artmasına ve “bacasız sanayi” olarak adlandırılan turizm sektörünün en niş ve en önü açık alt sektörü olan “deniz turizmine” katkıda bulunacaktır.

Çevik yönetim için, diğer önemli bir konu olarak “fiziki sermaye”den bahsetmiştik. Piyasada “entelektüel sermaye” tarafında oldukça fazla bireysel girişimci olmasına rağmen; fiziki sermaye tarafında olgunlaşmış, büyük ölçekli kurumsal yapılara çok fazla örnek gösteremiyoruz Türkiye’de. Bu profildeki firmaların sayısı ve oranı, Türkiye dışındaki diğer yat turizm merkezi olan birçok ülkeye göre daha düşük ne yazık ki. Bunun sonucu olarak, yukarıda ifade ettiğim “durgun havada, yavaş da olsa yol alabilmek kısmında” fiziki yeterlilikler eksik kalabiliyor. Bırakın global çalkantı ve dramatik değişimleri; bazı girişimcilerimizin yüksek sezon / düşük sezon farkından kaynaklanan nakit akış farklılıklarını yönetmek için yeterli işletme bilgilerinin olmadığına dahi şahit olabiliyoruz. Bu ölçek ve kurumsallaşma endeksinin düşüklüğünü uzun vadede minimuma indirmek için; uluslararası

marka haline gelmiş firmalarımızın sayısını arttırmamız gerekiyor. Piyasadaki rol model firma sayısı arttıkça, genel piyasa şartlarını yukarı çekecek ve daha üst segment piyasa bileşenleri yaratacaktır. Bu tip rol model firmaların devlet teşviki ile desteklenmesi ve önlerinin açılması ise bir zorunluluk; çünkü “en üst profil turiste” hizmet veren bu sektörün, kurumsal olarak olgunlaşması ve neticesinde bu üst profil misafirlere ülkemizin iyi tanıtılması; ülkemize turizm geliri dışında birçok alanda fayda sağlayacaktır. Yıllardır gördüğümüz net bir gerçek var: “Yatırımcı tatile gittiği ülkeye, ticari yatırımlar da yapıyor”.

Tüm bu saydığımız dinamikler çerçevesinde 2023 yaz sezonuna yatçılık ve yat yakıt ikmalleri çerçevesinde nasıl gireceğiz? Yukarıda da belirttiğim üzere; başta Rusya etkisi olmak üzere birçok sebepten ötürü olumlu ve büyük bir beklenti ve hazırlık olduğu bir gerçek. Ama bunun devamlılığı için master plan ve kurumsal yönetim süreçleri var mı? İşte bu büyük bir soru işareti. Yatçılık ile ilgili bazı konuların, Hırvatistan’da olduğu gibi devlet politikasının bir parçası olması ve yüksek önem derecesinde elleçlenmesi gerekli. Mukayesen, birçok yatçılık faaliyeti gösteren ülkeden büyük olan Türkiye’nin, “sanayi” ve “inşaat” başta olmak üzere birçok yüksek hacimli ekonomik faaliyette önemli dinamikleri var. Bunların da yanında, yatçılık çok butik kaldığı için göz arda edilebiliyor. Ancak, unutulmamalı ki diğer kanallardaki ekonomik faaliyetleri de önemli derecede etkileyebilecek, global bir tüketici grubuna hizmet ediyor bu sektör. Bu anlamda kesinlikle “stratejik sektör” olmayı hak ediyor.

2023 yaz sezonunun başta ülkemiz ve sektörümüz için bereketli ve hayırlı olmasını temenni ediyorum. Umarım iyi geçmesi beklenen bu sezon sonrası, ulusal yatçılık pazarımız yakaladığı bu rüzgarı iyi kullanabilir.

Tüm okurlara en derin saygılarımla...

***ASMİRA GROUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

DENİZCİLİKTE TEKNOLOJİK BECERİLER ARTIŞ GÖSTERİYOR

Denizcilik sektöründe teknolojik altyapı ilerledikçe eğitimin önemi de gittikçe artıyor. Bu kapsamda, İngiltere merkezli bir yazılım şirketi tarafından denizcilikte e-öğrenme süreçlerini geliştirecek önemli çözümlerin geliştirildiği duyuruldu.



Söz konusu inovasyonu geliştiren firmanın yazılım sektöründe uzmanlaşan bir kadroyu denizcilik sektörüne taşıdığı ifade edildi. Konu üzerine yapılan açıklamada; sektör içerisinde vasıflı personelin yetiştirilmesi ve elde tutulmasının sektörün planlaması açısından en zor konulardan biri olduğu, yeni teknolojiler, yeşil yakıtlar ve iyileştirilmiş çalışma yöntemleri sektörü

besledikçe sektörde doğru yeteneklere sahip olan operatörlerin başarılı olacağı belirtildi.

Yapılan açıklamada devamla; söz konusu firmanın 2019 yılında e-öğrenme alanında faaliyet gösteren birkaç girişimi satın alarak süreci ilerletmiş olduğu, e-öğrenme, ekip oluşturma ve filo yönetimi ve böylelikle mürettebat ve filo çözümlerinin, müşterilerinin iş süreçlerine çok sıkı bir şekilde entegre edilmiş olduğu kaydedildi.

Ayrıca firmanın bireysel çözümlerin ve bu çözümleri birbirine bağlayan bir platformun oluşturulduğu, denizcilerle deneyimleri ve eğitimleri arasında bağlantı

kurmanın daha iyi kaynak sağlamanın anahtarı olduğu, denizcilik eğitiminin her yeni gelen denizci kuşağıyla birlikte geliştiği ve en son nesli temsil eden kadroların akıllı telefonu ana iletişim aracı olarak gördüğünden telefon veya tabletlerinde eğitim verilmesini bekledikleri, deniz taşımacılığının yeniden tasarlanan düzenlemeleri karşılarken emisyonları azaltma baskısı altında önümüzdeki iki veya üç yıl içinde zor kararlar alacağı, böylelikle daha başarılı şirketlerin ya maliyet ya da değere dayalı olacakları bir rota izleyecekleri ve süreç içinde nerede olmak istediklerini tanımlamalarının gerektiği dile getirildi.

(Kaynak: Lloyd's List)

MÜRETTEBAT ÖNGÖRÜ YAZILIMINDA ORTAKLIK

Lloyd's Register ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası mürettebat öngörü yazılımına yatırım yapmak için işbirliği yapıyor.



Lloyd's Register (LR) tarafından yapılan açıklamada; Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of

Shipping – ICS) tarafından geliştirilen ve dünyanın önde gelen çalışma ve istirahat süreçlerini düzenleme yazılımı olan ISF Watchkeeper'ın yüzde 50 hissesini satın aldığı, söz konusu satın alınan LR'nin ICS ile birlikte ISF Watchkeeper'ın ortak sahibi olmasıyla sonuçlanacağı, ortaklığın denizcilik endüstrisinde mürettebat ve çevre güvenliği standartlarını iyileştirmek için iki kuruluşun uyum ve endüstri uzmanlığını birleştireceği ifade edildi.

ICS tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamada ise ortaklık yapılan yazılım olan ISF Watchkeeper'ın küresel gemi operatörlerinin mürettebatının istirahat saatlerini Gemi Adamlarının, Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma

Standartları (Standards of Training Certification and Watchkeeping- STCW) ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention - MLC) uyarınca planlamalarına, yönetimlerine ve raporlamalarına yardımcı olan bir dijital çözümler paketi olduğu ve ilk olarak ICS ile bir firmanın desteğiyle geliştirildiği ve süreç içinde denizcilik şirketlerinin denizcilerin çalışma ve dinlenme saatlerine uymasına yardımcı olmak için endüstri lideri standart bir yazılım haline geldiği, yazılımın hali hazırda 180.000'den fazla denizci tarafından istirahat saatlerinin hesaplanması ve çalışma programlarının planlanması için kullanıldığı belirtildi.

(Kaynak: ICS)

ALMAN ELEKTRİK ŞİRKETİ ROTTERDAM'DA MAVİ HİDROJEN TESİSİ PLANLIYOR

Almanya menşeli elektrik yatırım firmasınınca yapılan açıklamada; 2028 yılına kadar Hollanda'nın Rotterdam Limanı'nda bir mavi hidrojen tesisinin inşa edilmesinin planlanıyor.



Söz konusu mavi hidrojen tesisinin yılda 300.000 tona kadar üretim yapmak üzere Rotterdam Maasvlakte'de inşa edileceği, planlama aşamaları tamamlandıktan sonra tesisin 2028 yılına kadar devreye alınmasının beklendiği duyuruldu. Konuyla ilgili olarak Rotterdam Liman İdaresi'nce

yapılan açıklamada; bölgede yerel hidrojen üretiminin 2050 yılına kadar 2 milyon tona ulaşacağı tahmin edildiği ve aynı tarihe kadar limana 18 milyon ton ithalatın yapılmasının beklendiği kaydedildi.

Bir diğer küresel petrol akaryakıt firması tarafından da limanda tahmini başlangıç tarihi 2025 olan 200 Megawatt çapında (MW) bir elektrolizör inşaatına başlandığı, düşük karbonlu mavi hidrojenin fosil yakıttan türetilen gri hidrojenin karbon yakalamasıyla üretilirken, sıfır emisyonlu yeşil hidrojenin yenilenebilir enerjinin elektrolizini gerektirdiği, yeşil amonyak

ve yeşil metanolün her ikisinin de yeşil hidrojen elde edildiği ifade edildi. Bu kapsamda, yeni nesil enerji kaynakları uzmanlarınca yapılan açıklamada; Avrupa Birliği'nin (AB) yerel yeşil hidrojen tedarikinin güvence altına alınması çabalarını yoğunlaştırdığı ve AB organlarının FuelEU Maritime Yönetmeliği için son müzakerelerin ve Yenilenebilir Enerji Direktifinin revizyonunun ardından nakliye ve ulaşım için yenilenebilir hidrojen hedeflerini belirlemeyi kabul ettiği ifade edildi.

(Kaynak: Rotterdam Liman İdaresi)

YENİ KANUN OLUMLU KARŞILANDI

Avrupa gemi sahipleri, Avrupa Birliği'nin 16 Mart 2023 tarihinde önerdiği Sıfır Emisyonlu Endüstri Kanunu'nu olumlu karşıladı. Kanun, Avrupa'nın güvenliğini artırmak ve Avrupa sektörünün enerji dönüşümünü desteklemek için atılmış bir adım olarak görülüyor.

Yeni Kanunun, deniz taşımacılığının Avrupa'nın güvenliği için stratejik rolünün doğru şekilde yer alması gerektiği düşünülüyor. Deniz taşımacılığı sektörü, Avrupa'nın enerji güvenliği, gıda güvenliği ve mal tedarik güvenliği için temel bir unsur. Bu durum, Avrupa denizcilik sektörünün rekabet gücünü desteklemek için önemli bir fırsat olarak görülüyor. Yeni Sektör Kanunu, Avrupa ekonomisinin dekarbonizasyonunu hızlandırmayı amaçlıyor. Deniz taşımacılığı, dekarbonizasyonu en zor sektörlerden biri, bu nedenle sektör için uygun maliyetli düşük ve sıfır karbonlu yakıtların ve teknolojilerin aksaklık yaşanmadan sistemin genişletilmesi önemli. Yenilenebilir biyolojik olmayan kökenli

yakıtların (Renewable Fuels of Non-Biological Origin-RFNBOs), "stratejik net sıfır teknolojiler" tanımı içinde yer alması gerektiği değerlendiriliyor. Böylece özel üretim kapasitesinin hızla geliştirilebileceği öngörülüyor. Ayrıca ECSA, açık deniz yenilenebilir teknolojileri ile karbon yakalama ve depolama sistemlerinin stratejik net sıfır teknolojiler listesine dahil edilmesini memnuniyetle karşılıyor.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Sotiris RAPTIS: "Avrupalı gemi sahipleri, Sıfır Emisyonlu Endüstri Kanunu'nun, Avrupa sektörünün rekabetçiliğini desteklemekte ve enerji dönüşümünü hızlandırmakta

önemli bir rol oynayabileceğine inanıyor. Deniz taşımacılığının Avrupa'nın enerji güvenliği, gıda güvenliği ve mal tedarik güvenliği için stratejik rolü uygun şekilde tanınmalı. Bu kapsamda, deniz taşımacılığının kritik rol oynadığı offshore teknolojilerinin daha hızlı bir şekilde destek verilmesini memnuniyetle karşılıyor. Ancak sektörümüzün, temiz ve çevreci denizcilik yakıtları ile teknolojileri için Avrupa tedarik zincirinin geliştirilmesine yönelik henüz net bir planı bulunmamaktadır" açıklamasında bulundu.

(Kaynak: ECSA - Net-Zero Industry Act must recognise strategic role of shipping for Europe's security | ECSA)

1 Ocak – 26 Nisan 2023 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri...

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2023	ŞUBAT 2023	MART 2023	NİSAN 2023
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (TİLOS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2023 NİSAN)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (NİSAN)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	2 Tutulma (64 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0 Tutulma (3 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	0 Tutulma (59 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0 Tutulma (24 Denetleme)
USCG	-	1**	0**	1**	1**	0**	0 Tutulma**

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



Maihak SHaPoLi

EEXI-compliant, precise, cost-effective!

ADVANTAGES

- Easy to install at portstay (no docking necessary)
- Stand-alone system that is independant of any engine automation
- All time direct access to full engine power
- No limitation on full throttle to aft
- Limitation to actual propulsion power and not engine power
- Prefilled Onboard Management Manual (OMM) will be provided
- List of necessary OMM entries can be shown on PLC display
- Existing ships network can be used for system interconnection
- Optional ship to shore data transmission (Data Butler / Data Inspector)
- All components are type approved

KEY FEATURES

- Shaft power measurement
- Bridge display
- High frequent Data Logging and Automatic event logging
- Monitoring of remaining power
- Web visualization with basic system data
- Customizable pre-alarm before limit exceedance
- Audible and visual alarm on limit exceedance
- Limit override by passcode
- Manipulation prevention and detection
- Heartbeat and test mode for easy system check



✉ arti@artidenizcilik.com

☎ +90 (216) 350 10 66

🌐 www.artidenizcilik.com

HOPPE Marine
Shaft Power Limitation (ShaPoLi)
çözümleri ile hizmetinizdeyiz...

Her şey erişilebilir olmakla ilgili...



Şimdiye kadar kaç defa ayak bileğinizi burktunuz, bir kemiğinizi kırdınız veya başka bir şekilde geçici hareket sorunu yaşadınız mı? Birden fazla kez yaşadım ve şükürler olsun ki, hepsi nispeten küçük ve kısa süreli sakatlanmalardı. Bunlar daha şiddetli veya kalıcı olmadığı için şanslıydım, her ne kadar sakatlandığım süre boyunca bunu düşünmemiş olsam da... Ancak, özellikle Baby Boomers (Bebek Patlaması) kuşağından emekli olanların sayısı arttıkça, ne yazık ki hareketlilik ve daha uzun vadeli veya kalıcı diğer sorunları olan bir nüfus kesimi oluşmaya ve büyümeye başladı.

Birçok yıl önce, ABD'deki ADA rehberliği / gerekliliklerini geliştiren kuruluş olan ABD Erişim Kurulu ile iletişimde bulunup, hobi amaçlı tekne ve balıkçılık tesisleri için taslak kurallara sektörel bilgi sağladığımda, TAP'in ne olduğunu öğrendim... "Geçici Olarak Engelli Birey". Bu, basit ama çok güçlü bir kavram... Çünkü hepimiz kısa veya uzun vadede engelli bir birey olmaktan sadece bir kaza uzaktayız. Çok uzun zaman önce ayak bileğimi burktum ve bir bot alçısı giymek

zorunda kaldım. Onlarca yıldır hareket sorunları olanlar için uyumlu tesisler tasarlıyorum. Ancak, botu giydiğimde hareket sorunlarının ne olduğunun ve hareket sorunları yaşayanlar için daha da erişilebilir olacak şekilde tasarımların nasıl değiştirilebileceğinin çok daha keskin bir şekilde farkına vardım. Yine o zamanlarda, ofisimdeki çalışanlardan birinin eşinin bacağı kötü bir şekilde kırıldı ve 3 ay boyunca tekerlekli sandalye kullanmak zorunda kaldı. Çalışanım, tekerlekli sandalyenin ön tekerleklerinin, yaklaşık 1,5 cm'lik eğimli küçük bir tümsekte bile ne kadar hızlı bir şekilde durabileceği konusunda doğrudan deneyim kazandı. Evet, basit bir tümsek hareket sorunları olan biri için büyük bir engel olabilir ve odalar arasındaki yükseltilmiş bir kapı eşiği, üstesinden gelinmesi gereken büyük bir engel olabilir.

Gerçek şu ki, tasarımları erişilebilir kılmak genellikle daha fazla maliyetli değildir. Erişilebilirlik yalnızca hareket sorunları olan bireyleri etkileyen bir konu değildir. Seyahat yollarını ve tesislerin kullanımını kolaylaştırmak, herkes tarafından

memnuniyetle karşılanmaktadır. Kişinin teknesine veya teknesinden paket, yiyecek veya başka eşya taşımak her zaman biraz zahmetlidir, bu nedenle takılma tehlikelerinin, basamakların ve engellerin olmaması büyük bir çoğunluk tarafından takdir edilmektedir. Eşinizi tekerlekli sandalyede veya çocuklarınızı bebek arabasında taşıyorsanız, bu durum daha da önemli hale gelir. Engelli Amerikalılar Yasası bu konuda bir öncü olsa da, bugünlerde çoğu ülkenin kendi erişilebilirlik kuralları var. Uluslararası denizcilik sektörü için, PIANC, Dünya Su Yoluyla Taşıma Altyapısı Birliği, ABD kurallarının geniş kapsamına paralel olarak yazılmasına yardım ettiğim bir dizi erişilebilirlik yönergelerini benimsemiştir.

Eğlence amaçlı denizcilik sektörü için özel ABD ADA kuralları, büyük ölçüde ana kuralların istisnaları olarak yazılmıştır ve istisnaların istisnaları da vardır. Kafa karıştırıcı olabilir mi? Evet... Aşırı önlem almak mı? Bazı alanlarda belki... Uyum sağlamak pahalı mı? Çoğu durumda gerçekten değil... Eğer hem bakım, hem de sermaye bütçeleme sürecinde bunları planlarsanız, değil.

MEVCUT TESİSLER İÇİN TEMEL YÖNERGELER VAR

Mevcut tesisler ve ADA uyum gerekliliklerini neyin tetiklediği ile ilgili olarak izlenecek bazı temel yönergeler vardır.

1. Dokunduğunuz her şeyi düzeltin:

Bu, bir şeyi değiştirmeniz gerekiyorsa ve makul bir temelde uyumlu hale getirilebiliyorsa, o zaman yapmanız gerektiği anlamına gelir. Erkekler tuvaletinin kapı tokmağı kırılırsa ve değiştirilmesi gerekiyorsa, kapının geri kalanı ve tuvalet henüz uyumlu olmasa bile uyumlu bir donanımla değiştirilmelidir. Bu kuralda akılda tutulması gereken

önemli bir faktör, bakım, onarım veya değiştirme işini gerçekten karşılayamayacağınız veya dokunulması gerekenlere erişilebilirlik düzeltilmesini gerçekleştirimin teknik olarak mümkün olmadığı durumlarda ertelenmemesi gerektiğidir. Tesisiniz zaten genel erişilebilirlik gerekliliklerine uyuyorsa ve tesisin bazı bölümlerinde erişilebilir olması gerekmeyen işler varsa, yine erişilebilirlik amaçları tamirleri uygulama gereksinimi olmayacaktır. Ancak birçok durumda, takılma tehlikelerini ortadan kaldırmak gibi erişilebilirlik yönergelerinden en azından bazılarını dahil etmek mantıklı olabilir, çünkü bu süreçte tesisi herkes için daha güvenli ve daha kolay kullanılabilir hale getireceksiniz.

2. Ucuz ve Kolay: Bu, kolayca ulaşılabilen yerlerde (çok fazla zorluk veya masraf olmadan kolayca erişilebilen) engelleri aktif olarak kaldırmak zorunda olduğunuz anlamına gelir. Mevcut kapı kolunun kırık olmamasına rağmen kapı kolunu değiştirmek veya geçiş yolunuza girişteki mevcut çıkıntıyı ortadan kaldırmak için bir basamak sacı eklemek veya mevcut çıkıntılar arasındaki boşluğu kapatmak gibi erişilebilirliği artırmak için gerçekleştirebileceğiniz basit iyileştirmeler var mı?

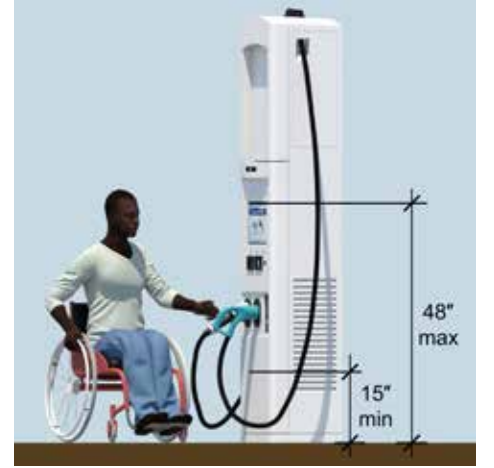
3. %20 Kuralı: Bunun anlamı, ana işlev alanında herhangi bir iyileştirme yapıldığında, proje maliyetinin yüzde 20'sine kadar ek bir harcamanın da erişilebilir yolun iyileştirilmesi için yapılması gerektiğidir (erişilebilir yolun tamamı hâlihazırda Erişilebilirlik Yönergeleri ile yüzde 20'den daha azı için tamamen uyumlu hale getirilmediği veya yapılmadığı sürece). Erişilebilir yoldaki iyileştirmeler, tesisin ana işlevi olmayan herhangi bir özelliği içerebilir. Marinalar için zeminler genellikle birincil işlevdir. Bu nedenle erişilebilir yol üzerindeki geçitler, patikalar, park yerleri, tuvaletler, fiskiyeler ve hatta otomatlar gibi şeyler, erişilebilir yolun yüzde 20'sinin iyileştirilmesinde yer alabilir.

Bu nedenle bir marina tesisi, yeni parmaklıklar ekleyerek ve mevcut

parmaklıkları çıkararak ve değiştirerek, 100.000 dolarlık bir iyileştirme yapacaksa; tesis hâlihazırda ADA uyumlu değilse, engelsiz uyumu için yüzde 20'ye kadar ek bir oran veya 20.000 ABD Doları kullanılmalıdır; bu, uyumlu bir geçit kurmak, merdivenleri veya takılma tehlikelerini kaldırmak ve hatta tuvaletleri iyileştirmek olabilir. Uyum harcamalarına yaklaşım büyük ölçüde kişinin “birincil/ ana işlevini” nasıl tanımladığına bağlıdır. Kişinin birincil işlevini tanımlaması ve uyum alanlarını belirlemesi, uyumun nasıl sağlanacağı konusundaki esnekliği en üst düzeye çıkarmak ve iyileştirmeler için harcamaları en üst düzeye çıkarmak için çok önemli olabilir.

Geniş kapsamlı erişilebilirlik kavramlarını anlamak fazla zaman almaz. Çoğu, pratik kavramlara dayanır. Teknik özelliklere gelince işler biraz karışır. Teknik özellikler; çeşitli yönergelerde, kurallarda ve düzenlemelerde belirtilmiştir. “Makul temel”, “teknik olarak uygulanabilir değil” ve “kolayca başarılabilir” gibi terimler için net ve ölçülebilir eşiklerin eksikliği, ABD kurallarındaki en belirsiz özellikler arasındadır. Bu durum, Erişim Kurulu'ndaki kişilere tavsiyelerde bulunma, ABD Adalet Bakanlığı'ndaki kişilere, yerinde uygulayıcılar olarak yargıda bulunma ve mahkemelerin karar verme sürecine kadar olan süreçlerde belirsizliğe yol açmaktadır. Ayrıca tesis sahiplerinin üzerlerine alacakları risk düzeyine karar vermeleri de gerekmektedir.

ABD Erişim Kurulu, yazılı yönerge belgeleri, diyagramlar ve resimlerle birlikte, hepsi <https://www.access-board.gov/> adresindeki web sitelerinde bulunabilen belgeler yayınlamıştır. Erişim Kurulu'nun ayrıca 1-202-272-0080 numaralı telefonla ulaşılabilen bir yardım hattı bulunmaktadır. Dikkat edilmesi gereken bir nokta; hayattaki hemen hemen her şeyde olduğu gibi, yıllar içinde tutumlar ve bakış açıları değiştiği için, Erişim Kurulu'nun yardım hattından ve Adalet Bakanlığı temsilcilerinin özel soruşturmalardan gelen bazı tavsiyeler de değişmiştir ve kurumlar arasında ve içinde yorum farklılıkları olabilir, bu da işleri tamamen belirsiz



hale getirebilir. Bu kısmen, değişen bakış açılarından kaynaklanmakta olup, kısmen de personel ve yorum değişikliklerinden kaynaklanmaktadır. Anlamı açısından daha az açık olan dile daha fazla bağlı çalışmalar yaparken, Erişim Kurulu'nun mevcut yorumlarıyla ilgili olarak kontrol etmek mantıklıdır, aynı zamanda yeni kurallar, yönergeler ve yayınlanan kararlar hakkında bilgi sahibi olmak için de geçerlidir.

Yeni yönergeler gelince, marinarınız otoparkınızda elektrikli araç şarj istasyonları kurmayı düşünüyorsanız, hem gerçek şarj istasyonları, hem de onlara hizmet veren park alanları için erişilebilirlik yönergeleri bulunmaktadır. Elektrikli tekne şarjı için park alanlarına dair henüz bir haber yok! Ancak, bir tekne şarj istasyonu kuruyorsanız, diğer hizmetler için olan kurallara benzer şekilde, olabildiğince erişilebilir hale getirmek mantıklıdır. Aslında erişilebilirlik, her zaman çok fazla düşünmediğimiz pek çok şey için geçerlidir. Güç istasyonları hemen akla geliyor. Marinarınızda güç istasyonları varsa, erişilebilir bağlantı yerlerinizin de erişilebilir güç istasyonlarına sahip olması gerekir. Başka bir yere yeni istasyonlar kuruyorsanız, bu makul bir şekilde gerçekleştirilebiliyorsa, erişilebilir birimler kurmak mantıklı olacaktır.

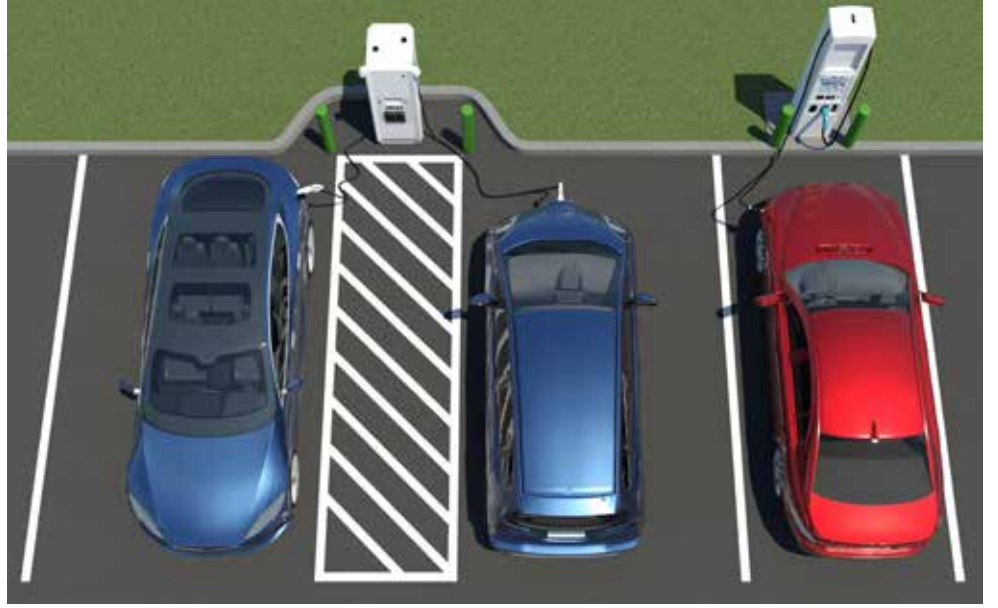
AYAĞINIZA BİR ALÇI BOTU GEÇİRİN YA DA TEKERLEKLİ SANDALYE İLE TESİSİ GEZİN

Güvenlik kapıları her zaman yeterince düşünülmemen bir diğer özelliktir. Erişilebilir fişlerinize giden yolda bir kapı varsa, kapının her iki tarafındaki boş alan



gereksinimlerinin karşılanması, açılıp kapanma kolaylığı ve kapı donanımı da dahil olmak üzere erişilebilir olması gerekir. Güvenlik için bir tuş takımı varsa, tuş takımı gereksinimlerini karşılaması gerekir. Güç istasyonlarında olduğu gibi, kullanımı kolaylaştırmak için en azından uyumlu kapı donanımını tüm kapılarınıza monte etmek mantıklı olacaktır. Ayrıca, özellikle yapmadıysanız veya yakın zamanda yaptıysanız, tüm tesisi değerlendirmeye almak mantıklıdır. Bunu nasıl yapacağınızdan emin değilseniz, ayağınıza bir alçı botu geçirin veya tekerlekli sandalyeye oturun ve tesiste dolaşın (veya tekerlekli sandalyedeki eşinizi tesiste dolaştırın). Elde edeceğiniz sonuçlara şaşırabilirsiniz. Sigorta şirketinizden veya bilgili bir danışmandan inceleme yapmasını isteyebilirsiniz. Sırada tüm tesis için bir erişilebilirlik planı oluşturmak var (yalnızca yaşama alanlarından daha fazlası). Uyumlu olmayan alanları ve bunları uyumlu hale getirmek için nelerin öngörüldüğünü belirleyin. Geniş bir zaman çizelgesi yardımcı olabilir, ancak zorunlu değildir. Bunun, operasyon ve sermaye bütçesi planlamasıyla birleştirilmesini öneriyorum, bu hedeflerin belirlenmesine yardımcı olacaktır. Yenilemeler, yeniden yapılandırılmalar veya eklemeler düşünülürse, erişilebilirlik sorunlarının en azından bir kısmının düzeltilmesi projenin bir parçası olarak kolayca dahil edilebilir.

Düzenli ADA rampa yönergelerindeki geçici istisnaları unutmayın, sadece yüzen iskelelere yönelik geçiş yolları için geçerlidir. Kara üzerindeki rampalar ve sabit iskeleye yönelik rampalar, düzenli rampa yönergelerine uymalıdır. Bir hatırlatma olarak, bu geçiş yolu istisnalarının en büyüğü, her ~9



metrede (30 feet) düz iniş alanlarına ihtiyaç duymamanız ve ~24 metre (80 feet) uzunluğundaki bir geçiş yoluna ulaştığınızda rampa kuralının her ~3,5 m (12 feet) yatay maksimum eğim için ~30 cm (1 feet) dikeyini aşabilmenizdir (25'ten az bağlantı yeri olan tesisler için maksimum geçiş yolu uzunluğu ~9m'dir (30 feet)).

Birden fazla erişim noktasına sahip tesislerde, ADA yönergeleri, ADA bağlantı yerlerinin erişimini toplam tesiste yer alabilecek çeşitli boyutlarda ve tipte tekneler için uyumlu ADA bağlantı yerleri sağlayarak, tek bir alanda ve tek bir erişim noktasında gruplandırmaya izin verir ve benzer olanaklar sunar. Bu, birçok tesis için daha basit (ve daha ucuz) hale getirebilecek tek bir uyumlu giriş/geçiş yoluna ihtiyaç duyulacağı anlamına gelir. Tekneler için fiili binme alanları, sabit veya yüzen ana veya parmak iskelelerde en az 152,4 cm x 152,4 cm (60 inç x 60 inç) boş alan olmalıdır. Biniş, parmak iskeleden yapılıyorsa, parmakların en az 152,4 cm (5 feet) genişliğinde olması gerekir. Ayrıca, resmi olarak en az sayıda erişilebilir bağlantı yerine sahip olmanız için, bunların nasıl sunulduğuna dair kuruluşunuzun bir politikasının olması gerekir; genellikle, bu politika, engelli olmayan bireylere sunulabilecekleri bir tarih/saat belirleyerek bu bağlantı yerlerini açar. Her şeyde, erişilebilirliği sağlamanın oldukça geniş bir yelpazesi olabileceğini

unutmayın, tesisler samimi bir çaba gösterdiklerinde her zaman bilinçli olarak görmezden gelenlerden daha iyi bir değerlendirmeye sahip olacaktır.

Bir tesis ne kadar erişilebilir olursa, sadece hareket kabiliyeti sorunları olanlar için değil, tüm müşteriler için de daha çekici hale gelir ve bu kolayca fiyatları yükseltmeye ve daha iyi bir net gelir elde etmeye yol açabilir. Ayrıca, genellikle doğru şeyi yapmaktan daha fazlaya mal olan rahatsız edici davalardan kaçınmaya yardımcı olabilir. Elbette, engellilere su üzerinde vakit geçirmeyi mümkün kılan, üzerinde durulması gereken organizasyonları her zaman belirtmeliyim. Örneğin, ABD'de Shake-A-Leg ve Sailto Prevail ve Avustralya'dan İngiltere'ye ve arada 19 ülkeye yayılan birçok şubesi bulunan Sailability gibi organizasyonlar bulunmaktadır.

Suya açılmaktan bahsetmişken, sonunda New York'a bahar geldi, bu yüzden tekneye geri dönme zamanı!

Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisi konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kıyı tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. Şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dsnainc.come-posta adresi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.

DENİZ SUYUNDA KOROZYON

NEDEN OLUŞUR?

Deniz yapılarında deniz seviyesinde, denizin hareketli olduğu alanda korozyon hızı en yüksektir. Çünkü, oksijence zengin ve korozyon ürünleri yüzeyden uzaklaştıklarından koruma görevi yapamazlar.

ALFATECHNIC
KUMLAMA & BOYAMA SİSTEMLERİ

- ✓ DOĞRU BİLGİ
- ✓ GÜÇLÜ DENEYİM
- ✓ PROFESYONEL
TESİS TASARIMI
& EKİPMAN SEÇİMİ



/alfatechmakina

@alfatech_makina

alfatechmakina.com

@alfatech_makina

alfatech.alfatech.makina

info@alfatechnic.com.tr



ULUÇ KEDME *

Nisan sonuna yaklaştığımız süreçte endeksler özellikle Ramazan Ayı'nın bitmesi ile birlikte beklendiği üzere pozitif yöne dönmeye başladı, ancak bir ay öncesine kıyasladığımızda Baltık Kuru Yük Endeksi'ndeki (BDI) artışın (%3 civarı) sadece Capesize ve Panamax endekslerinin %5-10 arası yükselişinden sebep olduğunu görüyoruz. BDI'daki

Piyasalar pozitif yöne dönmeye başladı

yükselişi sınırlı düzeyde tutan etkenin ise bir ay öncesi ile kıyasladığımızda Baltık Supramax ve Handysize endekslerinin halen o dönemki verilere kıyasla %5 ile %8 arasında düşük olması olarak söyleyebiliriz.

Tanker endekslerine baktığımızda ise özellikle son bir aylık süreçte sert bir düşüşten söz etmemiz mümkün ki; gerek Beyaz Mal Endeksi, gerek ise Siyah Mal Endeksi'nde düşüş %30 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Nisan ayına 80 dolar seviyesinde başlayan Brent Petrol ise yine benzeri seviyelerde nisan ayını kapatmak üzeredir. Özellikle mayıs başında merkez bankalarının alacağı faiz kararları ve ekonomik göstergeler Brent Petrolün yönü hakkında önemli bir gösterge olacaktır.

Konteyner piyasalarında da hareketlilikten söz edebiliriz ki; özellikle Çin'in toparlanması, ekonomisinin tekrardan büyüme yönüne geçmesi, talep ve tüketimin artmasını bu hareketliliğin ana sebeplerinden olarak gösterebiliriz.

Demir çelik ve hurda sektöründe ise Brent Petrol misali stabil seyir devam etmekte ve özellikle subcontinent hurda fiyatlarında son bir aylık süreçte kayda değer bir değişim olmamıştır. Son olarak gemi alım-satım tarafında ise piyasalarda da taşların yerine oturduğu algısı ile ve gemi fiyatlarının halen kuvvetli bir şekilde durmasına karşın hareketli el değiştirme süreci devam etmektedir.

KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

NİSAN 2023 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
STELLA ADA	180.223	2011	MAN-	BULK	CHINESE	25,00
MARAN PIONEER	171.681	2004	KOREA	BULK	NA	16,60
ALL STAR ATLAS	63.250	2014	CHINA	BULK	NA	24,50
ROSLYN	57.012	2009	CHINA	BULK	NA	14,20
UNIVERSAL BANGKOK	56.729	2012	CHINA	BULK	NA	15,80
MINER	33.002	2010	CHINA	BULK	GREEK	10,50
BLACK FOREST	32.751	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	8,80
AQUAVICTORY	182.060	2010	DENMARK	BULK	GREEK	26,50
AQUAEXPLORER	178.929	2012	KOREA	BULK	GREEK	28,50
STAR BOREALIS	179.678	2011	PHILIPPINES	BULK	DANISH	32,50
STAR POLARIS	179.546	2011	PHILIPPINES	BULK	DANISH	32,50
ROSEBANK	177.029	2010	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	23,00
LUCK FORTUNE	76.662	2002	JAPAN	BULK	NA	9,80
SUN	63.672	2013	CHINA	BULK	NA	23,20
ATLANTIC MONTERREY	63.590	2017	JAPAN	BULK	NA	30,00
HAUT BRION	57.075	2011	CHINA	BULK	NA	14,40
CHRIS	56.838	2010	CHINA	BULK	NA	13,40
GLOVIS MAINE	56.686	2013	CHINA	BULK	NA	15,60
SUPER ODEGAARD	55.628	2011	JAPAN	BULK	GREEK	18,00

GEAT WISDOM	45.659	2000	PHILIPPINES	BULK	NA	7,00
GOOD LUCK	37.384	2018	CHINA	BULK	NA	32,35
ELDORIS	36.045	2011	KOREA	BULK	NA	16,40
KALIXENOS	35.925	2010	CHINA	BULK	MIDDLE EASTERN	10,90
APHRODITE M	34.399	2011	KOREA	BULK	NA	14,00
TAIZHOU PIONEER	32.453	2011	CHINA	BULK	GREEK	11,40
EN OCEAN	27.865	1997	JAPAN	BULK	NA	4,50
MP ATLANTIC	22.035	1994	JAPAN	BULK	NA	3,00
MP THE HARRISON	208.000	2021	CHINA	BULK	GREEK	63,00
MP THE VINATIERI	208.000	2021	CHINA	BULK	GREEK	63,00
C H S SPLENDOR	170.000	2006	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	17,60
BULK JAPAN	82.951	2006	JAPAN	BULK	NA	15,00
TR INFINITY	77.113	2015	JAPAN	BULK	GREEK	25,70
HUI XIN 9	75.658	2012	CHINA	BULK	NA	17,20
CARMENCITA	58.773	2009	PHILIPPINES	BULK	NA	16,00
AMIS ORCHID	58.120	2012	PHILIPPINES	BULK	NA	19,00
ASALI	57.255	2010	MAN-	BULK	NA	17,00
NEW BEGINNING	56.098	2013	JAPAN	BULK	GREEK	20,50
ERISORT	39.763	2014	CHINA	BULK	* US BASED	23,00
ERRADALE	39.757	2014	CHINA	BULK	*	23,00
WULIN	39.049	2014	CHINA	BULK	*	23,00
DAIWAN CHAMPION	34.393	2015	JAPAN	BULK	NA	21,00
VALLE AZZURRA	50.633	2007	KOREA	TANKER	* ITALIAN	* NA
VALLE BIANCA	50.633	2007	KOREA	TANKER	*	*
VALROSSA	50.344	2008	KOREA	TANKER	*	*
VALVERDE	50.344	2008	KOREA	TANKER	*	*
VALCADORE	37.481	2008	KOREA	TANKER	*	*
VALGARDENA	37.481	2008	KOREA	TANKER	*	*
VALSESIA	37.481	2008	KOREA	TANKER	*	*
VALTELLINA	37.481	2008	KOREA	TANKER	*	*
DI MATTEO	46.592	2009	JAPAN	TANKER	NA	24,00
CELSIUS MUMBAI	19.992	2005	JAPAN	TANKER	NA	15,70
SFL ELBE	17.777	2008	CHINA	TANKER	NA	9,90
SFL WESER	17.777	2008	CHINA	TANKER	NA	9,60
EVERBRIGHT	156.717	2010	CHINA	TANKER	TURKISH	43,50
NECTAR SEA	105.370	2008	JAPAN	TANKER	NA	37,00
NAUTICAL DEBORAH	75.343	2018	CHINA	TANKER	GREEK	51,00
NAUTICAL SARAH	75.144	2019	CHINA	TANKER	GREEK	51,00
NAUTICAL JANINE	75.111	2019	CHINA	TANKER	GREEK	51,00
NORDIC GENEVA	73.766	2009	CHINA	TANKER	NA	23,50
DHONOUSA	69.523	2005	ROMANIA	TANKER	TURKISH	NA
DORIC PIONEER	51.565	2013	KOREA	TANKER	NA	34,00
ELANDRA BLU	50.696	2008	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	24,00
ELANDRA CORALLO	50.607	2008	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	24,00
WISBY PACIFIC	49.686	2017	CHINA	TANKER	MIDDLE EASTERN	43,50
WISBY ATLANTIC	49.614	2017	CHINA	TANKER	MIDDLE EASTERN	43,50
CELSIUS RAVENNA	47.366	2010	JAPAN	TANKER	NA	26,00
SANMAR SONGBIRD	47.094	2003	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	15,60
ATLANTICA BREEZE	46.846	2007	KOREA	TANKER	NA	21,80
CELSIUS RANDERS	46.046	2010	KOREA	TANKER	UAE	27,00
RIDGEBURY JOHN B	45.975	2007	JAPAN	TANKER	NA	23,00
NORIENT SATURN	40.435	2007	ROMANIA	TANKER	NIGERIA	19,70

VOGE TRUST	38.349	2009	CHINA	TANKER	NA	19,00
VOGE DIGNITY	38.334	2009	CHINA	TANKER	NA	19,00
NORVIKEN	37.874	2010	KOREA	TANKER	NA	22,50
NAFTILOS AN	37.379	2003	KOREA	TANKER	TURKISH	15,00
ROSY	20.610	2008	CHINA	TANKER	NA	12,75
JEY HOPE	8.981	2008	KOREA	TANKER	UAE	8,30
VICTORIA 267	6.491	1996	KOREA	TANKER	NA	2,50
MERSEY FISHER	4.765	1998	UK	TANKER	NA	3,10
HAFNIA HUDSON	76.574	2007	CHINA	TANKER	NA	23,20
HAFNIA DANUBE	76.543	2007	CHINA	TANKER	NA	23,20
PTI DANUBE	49.999	2017	KOREA	TANKER	NA	40,20
JO KARI	47.128	2007	KOREA	TANKER	TURKISH	22,00
JEMMA	38.402	2008	CHINA	TANKER	TURKISH	18,00
SEAHAKE	32.464	2003	GERMANY	TANKER	NA	* 30,00
SEARAY	32.310	2004	GERMANY	TANKER	NA	*
CHEMICAL ATLANTIK	15.081	2018	TURKIYE	TANKER	DUTCH	30,00
PREVEZE 1	15.081	2019	TURKIYE	TANKER	DUTCH	30,00
CMA CGM PELLEAS	9.661	2008	KOREA	CONTAINER	FRENCH	52,30
SPIRIT OF LISBON	4.249	2010	CHINA	CONTAINER	FRENCH	24,00
AMOLIANI	6.881	2013	KOREA	CONTAINER	FRENCH	61,00
POHORJE	4.043	2006	TAIWAN	CONTAINER	SWISS	21,00
LOUISA SCHULTE	1.740	2008	CHINA	CONTAINER	NA	11,50
TS HONGKONG	1.574	2006	CHINA	CONTAINER	MIDDLE EASTERN	8,20
ITHA BHUM	1.498	1996	JAPAN	CONTAINER	CHINESE	5,00

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 565-575	US\$ 575-585	US\$ 595-605
PAKİSTAN	US\$ 535-545	US\$ 545-555	US\$ 555-565
BANGLADEŞ	US\$ 585-595	US\$ 605-615	US\$ 625-635
TÜRKİYE	US\$ 325-335	US\$ 335-345	US\$ 345-355

NİSAN 2023 / RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
HL POWER	149.322	1.998	18147	BULKER	INDIA	500
MSC VERONIQUE	60.900	1.998	23190	CONTAINER	INDIA	550

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

DÜNYANIN DÖRT BİR YANINDA...

Türk P&I olarak başarımız dünyanın dört bir yanına ulaştı. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan Türk P&I ile siz de dünyanın her yerine ulaşmaya hazır mısınız?



Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

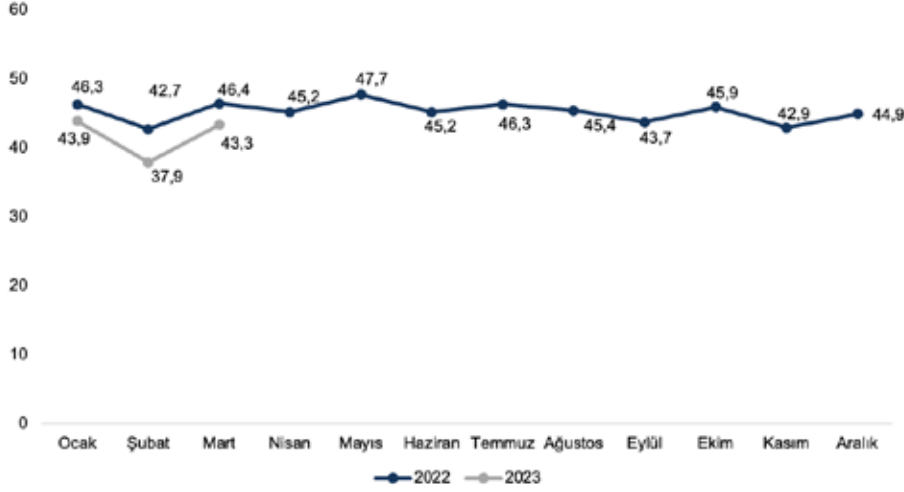
T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2023 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,6 düşüş göstererek 43.309.966 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Mart 2023v



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

Deniz yolu ile yapılan dış ticaret 2023 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,0 azaldı.

Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2023 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %21,4 azalarak 10.693.873 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2023 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,4 artarak 21.224.443 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2023 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,0 azalarak 31.918.316 ton olmuştur.

Tablo 1. Deniz yolu ile Dış Ticaret, Mart 2023

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Mart	2022	13.597.030		20.731.785		34.328.815	
	2023	10.693.873	-21,4%	21.224.443	2,4%	31.918.316	-7,0%
Ocak - Mart	2022	37.465.912		61.336.539		98.802.451	
	2023	30.204.468	-19,4%	61.352.675	0,03%	91.557.143	-7,3%

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

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

24.04.2023

17. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta yüzde 3'lük bir artışla 714 puandan 737 puana çıktı. Bu artıştaki ana etken aniden düşen yakıt fiyatları ve geçen haftaki Karadeniz içi ve Doğu Akdeniz çıkışlı işlerdeki hafif artış idi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Eurostat verilerine göre şubat ayında Euro bölgesi mevsimsellikten arındırılmış sanayi üretimi aylık yüzde 1,5 ve yıllık yüzde 2 artarken, Avrupa Birliği ülkeleri için ise aylık yüzde 1,4 ve yıllık yüzde 2,1 arttı.
- Birleşik Devletler'de mart ayı ekonomik verilerinin enflasyonun Federal Reserve Bankası'nın (Fed) hedefinin üzerinde kalmaya devam edeceğini işaret etmesi sonrası piyasalar Fed'in mayıs toplantısında faiz oranlarını 0,25 puan artırmalarını bekliyor.
- Piyasalar Avrupa Merkez Bankası'nın (AMB) mayıs ayında 25 veya 50 baz puanlık bir faiz artışı yapmasını beklerken, Almanya merkez bankası başkanı Joachim Nagel de AMB'nin faiz artışı yapmasını desteklediğini dile getirdi.
- Çin'de sanayi üretimi bu yılın ilk iki ayında yıllık yüzde 2,4'lük bir büyüme kaydederken, mart ayında ise yıllık yüzde 3,9'luk büyüme gösterdi.
- Bu arada Çin Ulusal İstatistik Bürosu'na (NBS) göre, Çin'in GSYİH'sı

ilk çeyrekte yıllık yüzde 4,5 artarak yüzde 4 olan beklentilerin üzerinde ölçülürken, bir önceki çeyrekteki yüzde 2,9'luk büyümeyi de aştı.

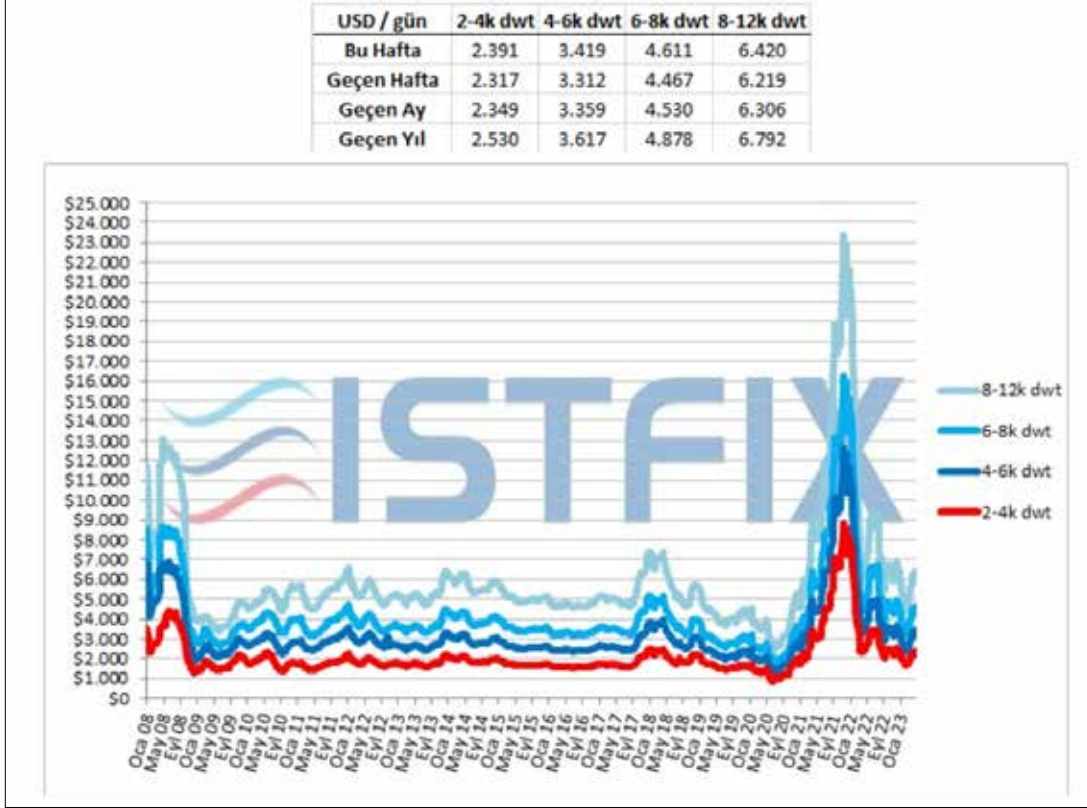
Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta tekrar düşüşe döndü. Batı Teksas tipi ham petrol 82.5 dolar/varilden, 78 dolar/varile, Brent ise 86 dolar/varilden 81.6 dolar/varile geriledi.
- Türkiye'de kütük piyasası, alıcıların düşük fiyatlar talep etmesi ve özellikle ithalata talebin düşük olması ile durağanlığını koruyor.
- Türkiye'de yayımlanan karara göre 1 Mart'tan 1 Nisan'a ertelenmiş olan yassı çelik ürünleri üzerine getirilecek ithalat vergisi bir kez daha ertelenerek 1 Mayıs tarihine güncellendi
- Avrupa Birliği'nin Türkiye'ye uyguladığı çelik ithalat kotalarının düşük talep sebebi ile 30 Haziran tarihine kadar olan dönem için hızlı bir şekilde tükenmesi beklenmezken, benzer şekilde önceki dönemde inşaat demiri kotasını ilk günden tüketen Türkiye'nin de bu dönem için inşaat demiri ve filmaşın kotalarını da hızlı bir şekilde tüketmesi

öngörülüyor.

- Interfax'a göre Rus Tarım Bakanlığı 2023 yılında 120 milyon ton tahıl ve 24,6 milyon ton yağlı tohum hasadı öngörüyor. Geçen yıl Rus çiftçiler 29,1 milyon ton yağlı tohum ve 104,2 milyon tonu buğday olmak üzere 157,7 milyon ton tahıl hasadı yapmıştı.
- Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı (USDA), Mısır'ın 2023/24 buğday ithalatının nüfus artışının etkisi ile yıllık yüzde 2,9 artarak 10,8 milyon tona ulaşmasını bekliyor.
- Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği'nin geçen sezon 126 milyon ton olan yumuşak buğday üretiminin 2023/24 sezonunda 131 milyon tona çıkacağı tahmin etti.
- Avrupa Birliği'nde mahsullerinin şu anda orta ila iyi durumda olduğu ve daha fazla yağış alınması ile daha yüksek mahsul ve verim sağlanması bekleniyor.
- Avrupa Birliği yumuşak buğday ihracatı, bir önceki yıla göre yüzde 7.6 artışla 23.15 milyon tona ulaşırken, Fas, Cezayir ve Nijerya en büyük alıcılar olmaya devam etti.

NAVLUNLAR



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2250	METALS	SAN NICOLAS-ANCONA	1000/1000	40.50
3000	SODA	PLOCE-CONSTANTA	1000/700	38.90
3250	BAGGED FERTILIZERS	HUELVA-HULL	2500/1500	50.00
4000	BAGGED FERTILIZERS	NEMRUT-ALEXANDRIA	1200/1200	29.75
4000	BAGGED FERTILIZERS	NEMRUT-BARCELONA	1500/1500	40.00
4800	BULK UREA	DAMIETTA-SETE	2000/1500	35.00
5500	BULK UREA	DAMIETTA-CONSTANTA	3000/1500	25.00
6200	GRAINS (59')	ACHLADI-TARRAGONA	3000/3000	42.00
7500	BULK STONES	KOPER-MOERDIJK	2500/2500	58.50
8800	UREA	DAMIETTA-ANTALYA	5000/2500	19.50
10000	STEEL PRODUCTS	TEESPORT-ISKENDERUN + MARMARA	2800/1800	57.75

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

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

S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

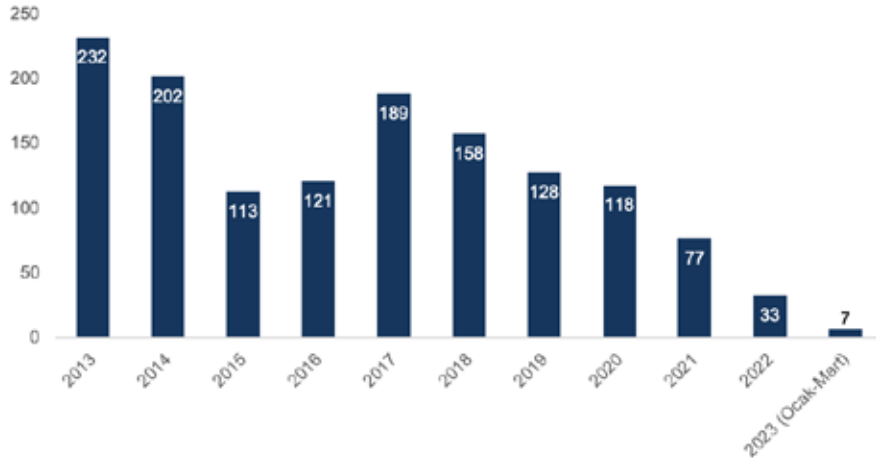
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-MART 2023

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Murat 131	7407233	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	865	1.481	1976	30.03.2023
2	Star N	6511128	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Palau	5.762	784	1965	22.03.2023
3	Orion V	7300992	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.527	4.054	1973	26.02.2023
4	SeaEagle	8410380	Kuru Yük Gemisi	Togo	3.120	4.885	1984	3.01.2023
5	Spiridon II	7311329	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.798	4.054	1973	17.03.2023
6	Tramola 1	7224461	Ro-Ro	Türkiye	5.127	2.880	1973	18.01.2023
7	Tramola-2	7517519	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Türkiye	5.080	2.780	1977	22.03.2023

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

* Renklendirilen gemiler Mart 2023 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

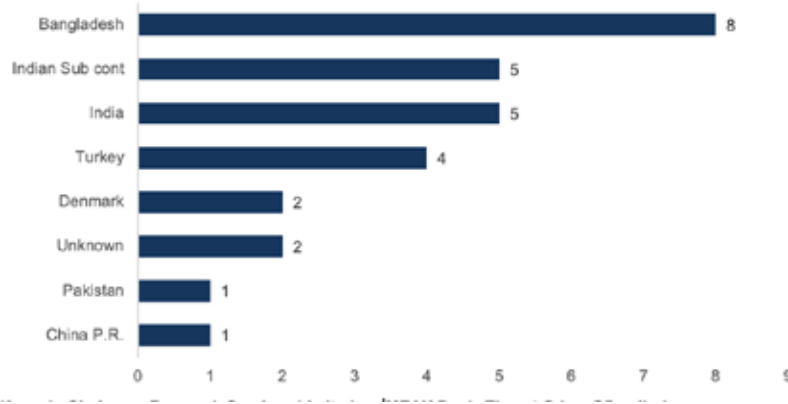
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK – MART 2023

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	2	27,5	2.995	-	-	-	1	40,0	1.983
Aggregates	-	-	-	1	30,0	2.851	-	-	-
Bulk	4	30,8	227.163	6	29,3	509.286	7	24,0	798.732
Chem&Oil	1	25,0	33.425	-	-	-	-	-	-
Container	11	27,5	237.484	5	32,6	120.518	2	30,5	83.703
CS/BW Dredger	-	-	-	-	-	-	1	38,0	972
FSU	-	-	-	1	31,0	39.768	-	-	-
GCargo	4	30,0	13.646	-	-	-	1	47,0	1.565
Hydrographic	1	49,0	1.010	-	-	-	-	-	-
Livestock	-	-	-	1	50,0	4.054	1	50,0	4.054
LNG	-	-	-	1	30,0	48.817	2	37,0	134.243

LPG	-	-	-	1	43,0	55.173	1	28,0	3.201
M. Sulphur	-	-	-	1	25,0	4.500	-	-	-
Maintenance	1	44,0	1.316	-	-	-	-	-	-
Marine Research	1	58,0	-	-	-	-	-	-	-
MPP	1	39,0	4.281	1	25,0	9.433	2	26,0	29.188
Pass/Car F.	-	-	-	1	34,0	2.168	3	45,0	1.769
Products	4	30,3	14.103	1	24,0	37.603	4	33,3	142.881
PSV	1	18,0	2.929	-	-	-	-	-	-
Reefer	1	30,0	11.585	-	-	-	1	31,0	2.300
Research	1	58,0	216	-	-	-	1	38,0	-
Ro-Ro	3	39,7	12.267	-	-	-	1	46,0	2.797
Tanker	1	35,0	5.585	-	-	-	-	-	-
TSH Dredger	-	-	-	1	25,0	2.797	-	-	-
Genel Toplam	37	32,4	568.005	21	31,2	836.968	28	33,6	1.207.388

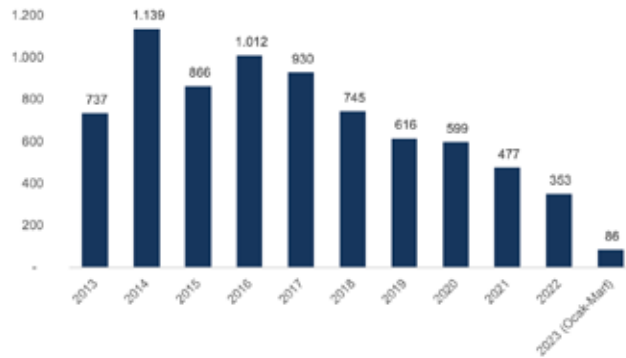
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MART2023)



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

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



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

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

ceon®

LUBRICANTS

www.ceonenergy.com.tr

7/24

Farklı çözümlerle

yanınızdayız...



DENİZCİLİK YAĞLARI VE GRESLER



SPARE PARTS

SERVICE

MAXIMIZE

ENGINE

PERFORMANCE

MESSI INCORPORATION

Marine Engine Ship Service International Inc.

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

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

P: +90 216 599 06 39

M: info@messiservice.com

W: www.messiservice.com

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



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