

**Kapt. F. Emre Yıldırım**

**Tahıl Koridoru-  
Dünü, Bugünü**

**CLARKSONS**

**Türkiye's  
Shipping  
Data**

**ISTFIX**

**Freight  
Index**

**Isabelle Gerretsen**

**Denizcilikte  
Yeşile Geçişi Kim  
Finanse Edecek?**

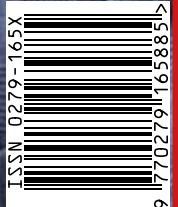
# SeaNews®

TURKEY

**İhsan Karavelioğlu:**

**“Doğduğumuz coğrafyaya  
hizmet görevimizdir”**

**“It is our duty to serve the  
lands where we were born”**



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.



**Sevgili Seanews  
Okurları,**

**Dear Seanews Readers,**

**Fulya Tekin İstikbal**

Hello.

Merhaba.  
Uzun bir aradan sonra sizlere yeni sayımız ile ulaşmaktan çok mutluyuz. Bu sayımızdaki kapak röportajımızı Karavelioğlu Grup Yönetim Kurulu Başkanı İhsan Karavelioğlu ile gerçekleştirdik. Karavelioğlu ailesi denizcilik sektörümüzdeki köklü ailelerden biri ve şirket kuruluşları 1916'ya dek uzanıyor. Dedelerinin yelkenlilerle Mısır'a yük taşıyarak başladığı denizcilik faaliyetleri, ailenin diğer bazı fertlerinin de sektöre değişik katkıları ile devam etmiş. İhsan Bey bize kendisi, eskiden günümüze şirket faaliyetleri hakkında bilgi verirken, yakın gelecekte planladıkları yat ve römorkör üretimi konusundaki çalışmalarından da bahsetti.


Bu sayıdaki köşe yazılarımız ise: Kaptan Faruk Emre Yıldırım'dan çok güncel bir konuda "Tahıl Koridoru Dünyü/Bugünü" ve Isabelle Gerretsen'den "Denizcilikte Yeşile Geçişi Kim Finanse Edecek?". Katkıları için kendilerine çok teşekkür ediyoruz.

Sayımızı beğeni ile okumanızı umarken, geçtiğimiz ay İMEAK DTO seçimlerini kazanan Başkan Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyelerini de tebrik ediyor, yeni dönemde başarılar diliyoruz.

We are very happy to reach you with our new issue after a long time. We made our cover interview in this issue with Karavelioğlu Group President İhsan Karavelioğlu. The Karavelioğlu family is one of the well-established families in our maritime industry and their company establishments date back to 1916. The maritime activities that his grandfather started by carrying cargo to Egypt with sailboats continued with the different contributions of some other members of the family to the sector. İhsan Bey gave us information about himself, the company's activities from the past to the present, and also talked about his plans for the production of yachts and tugboats in the near future.

Our columns in this issue are: "Grain Corridor Past/Today" by Captain Faruk Emre Yıldırım on a very current topic and "Who Will Finance the Green Transition in Maritime?" by Isabelle Gerretsen. Thanks to them for their contribution.

While we hope you will read our issue with interest, we congratulate President Tamer Kıran and all elected members of board of directors, who won the İMEAK DTO elections last month, and wish them success in the new term.



# İçindekiler / Contents

## 04 | DTO Aylık Olağan Meclis

### Toplantısı

### Chamber of Shipping Monthly Assembly

## 06-17 | MONITOR

### Makale / Article

## 18 | Kapt. Faruk Emre Yıldırım

### Tahıl Koridoru - Dünü, Bugünü

## 26 | Isabelle Gerretsen

### Denizcilikte Yeşile Geçişi Kim

### Finanse Edecek?

### Röportajlar / Interviews

## 32 | İhsan Karavelioğlu Cover

### Piyasalar / Markets

## 56 | Clarkson Monthly Data

## 58 | ISTFIX Freight Index

### Her Ay / In Every Issue

## 48 | Foto Galeri/Photo

### Gallery

## 60 | Etkinlik Takvimi/ Events

### Calendar

## Görüşler / Comments

### Oluşturduğunuz portreleri ilgiyle takip ediyorum...

Denizcilikle ilgili iki favori dergim var. Bir tanesi SeaNews. Bir de Deniz Mecmuası beğeniyorum, araştırmaları ve deniz tarihi noktasındaki özellikli yazıları var. Sizin oluşturduğunuz bu portreleri ilgiyle takip ediyorum. Sektörün, kendi adına bir şeyler ortaya koymuş insanlarını detaylı bir şekilde ortaya koymaya bayılıyorum. İstikbal ailesinin dokunuşları hissediliyor. Cahit Kaptanın mesleğe bakış açısı, tavrı ve çalışmalarını takdire şayandır. Herhangi bir işin detaylarıyla ele alınması ki bunu sizin derginizde de net olarak görüyorum, detaya giriyorsunuz, konuları kısaltarak ana başlıklar halinde değil de detayla ilgileniyorsunuz, bu çok hoşuma gidiyor. Ayrıca İngilizce olması merak eden yabancıların dergiyi eline aldığı anda bizler hakkında bilgileri kaynağından ve doğrudan ulaşmasına aracılık ediyor. Bu bence sektörümüzü tanıtmak ve uluslararası temsil etmek adına çok önemli bir husustur.

**Kapt. Ufuk Teker**  
Türk P&I Genel Müdürü

### Konseptinizi beğeniyorum

Derginizin konseptini beğeniyorum. Her sayıda röportaj yaptığımız kişinin portresini koyuyorsunuz. Bu gerçekten ilgi çekiyor. Gerçi kapak yazılarının İngilizce olması sanki İngilizce dergi havası veriyor. Sonra içine bakıyorsunuz Türkçe İngilizce. Ben şöyle değerlendiriyorum dergilerin durumunu: "Bir hevesle yola çıkıp 5 ay 6 ay bazen bir yıl sonra ortadan kaybolur". SeaNews öyle olmadı. Beğendiğim, takip ettiğim ve faydalandığım dergilerden bir tanesi. Mümkün olduğunca bakıyorum denizcilikle ilgili yayınlanan dergilere hakikaten güzel şeyler bulduğum oluyor. Çok geniş kitleye hitap etmediğinizden tabii işiniz kolay değil onunda farkındayım.

**Tamer Kıran**  
İMEAK DTO YK Başkanı

### I read the portraits you create with interest...

I have two favorite journals in maritime fora. One of them is SeaNews. I also like the Deniz Mecmuası, have researches and featured articles on sea history. I read the portraits you cover on every issue. I love your way of introducing the successful individuals of the sector in detail which has created a difference in their section of business. The touches of the Istikbal family are felt. Captain Cahit's view of the profession, his attitude and his work are worth appraisal. Any work is handled in detail, which I see clearly in your magazine, you go into detail, not in the main titles by shortening them. In addition, it is also in English and this enables the interested foreigners to learn about us at the first hand. I think this is a very important opportunity in order to promote our industry and to represent it in the international arena.

**Capt. Ufuk Teker**  
General Manager, P&I Turk

### I like your concept

I like the concept of your magazine. In each issue you put the portrait of the person you interviewed on the cover. This is really interesting. Though the cover motto is English, it gives the impression that it is a magazine in English. Then you look inside, it's Turkish-English bilingual. I think that the situation of the new start-up magazines is like this: "Starts with an ambition but then disappears after a year, sometimes 5 or 6 months later." This was not the case with SeaNews Magazine, which is one of the magazines I follow and benefit from. I know that your business is not easy because you do not address a very large audience.

**Tamer Kıran**  
Chairman of Chamber of Shipping

Mektuplarınıza burada yer vereceğiz | Your letters will be published here  
editor@seanews.com.tr



# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)



# Ekim Meclisi

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Ekim Ayı Meclis Toplantısı Gerçekleştirildi**

**İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 9. Dönem son Meclis Toplantısı, 6 Ekim 2022 Perşembe günü yapıldı.**

2018-2022 döneminin son Meclis Toplantısı, Oda Meclis Salonu'nda, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında gerçekleştirildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Kanunu'nun 84'üncü maddesi gereği, Oda ve Borsaların organ seçimlerinin 2022 yılının Ekim ve Kasım ayları içinde yapılması gerektiğini belirterek, Deniz Ticaret Odası'nın merkez ve subelerinde seçim tarihlerinin belirlendiğini ve Oda merkezinde

ise önümüzdeki dönem görev yapacak Meslek Komiteleri ve Meclis Üyelerinin, 15 Ekim 2022 Cumartesi günü, Piri Reis Üniversitesi Kampüsünde yapılacak seçimle belirleneceğini hatırlattı.

Göreve geldikleri 2018 yılı Nisan ayından bugüne kadar olan 4,5 yıllık



sürenin çok hızlı geçtiğini belirten Tamer Kıran, "40. yılını dolduran Odamız tarihinin en zor, aynı zamanda da en yoğun dönemlerinden birisini geride bıraktığımızı söyleyebilirim. Görev dönemimizin önemli bir kısmı tüm dünyayı kasıp kavuran Covid-19 pandemisinin tehdidi altında geçti. Bu süreç zarfında yine küresel ekonomik çalkantıların sıkıntılarını çok yakından hissettik. 'Bir savaşın çıkmadığı kaldı' dediğimiz bir zamanda hemen yanı başımızda Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında başlayan ve halen süren savaşı da gördük. Tüm bunlar omuzlarımızda bulunan yükün daha da artmasına neden oldu" dedi.

**TAMER KIRAN: "ÇOK ZOR BİR DÖNEMDİ AMA ALLAH'A ŞÜKÜR HEPSİNİN ALTINDAN KALKMAYI BAŞARDIK"**

"Çok zor bir dönemdi ama Allah'a şükür hepsinin altından kalkmayı başardık" diyen Tamer Kıran, üyelerle çok yakın teması

sürdürdüklerini, üyelerden gelen her talebi titizlikle değerlendirdiklerini, ilgili kurumlara iletip, takibini yaptıklarını, asla yılmadan ve yorulmadan hep daha iyiye ve daha güzele ulaşmanın gayreti içinde olduklarını söyledi.

Tamer Kıran, "Geriyeye dönüp baktığımda hamdolsun başarılarla dolu bir görev dönemi geçirmenin, üzerimize aldığımız görevi layıkıyla yerine getirmenin haklı gururunu yaşıyorum. Geçen 4,5 yıla baktığımda deniz taşımacılığında, gemi inşaya, limanlara, deniz turizmi olmak üzere tüm sektörlerimizi ilgilendiren konularda onlarca başarılı işe imza attığımızı görüyorum" dedi.

Neticede, çok kıymetli Oda üyelerinden büyük çoğunluğundan göreve devam etmesi yönünde gelen destek üzerine Meclis toplantısında Yönetim Kurulu Başkanlığı için tekrar aday olduğunu hatırlatan Tamer Kıran, "Üyelerimiz teveccüh gösterirlerse önümüzdeki dönem de aynı ciddiyet ve kararlılıkla göreve devam edeceğimi bir kez daha huzurlarınızda teyit etmek isterim" dedi. ■

# October Meeting

October Assembly Meeting of İMEAK Chamber of Shipping was Held



## The 9th Term Final Assembly Meeting of the İMEAK Chamber of Shipping was held on Thursday, October 6, 2022.

The last Assembly Meeting of the 2018-2022 period was held in the Chamber Assembly Hall under the chairmanship of İMEAK DTO Assembly President Salih Zeki Çakır.

In his speech, Tamer Kıran, Chairman of the İMEAK Chamber of Shipping, stated that in accordance with Article 84 of the Law on the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey No. 5174, the organ elections of the Chambers and Commodity Exchanges should be held in October and November of 2022, and stated that dates of elections for the headquarters of the Chamber of Shipping and its branches have been determined, and the Professional Committees and Council Members that will serve in the Chamber Center for the next term will be determined by the election to be held on Saturday, October 15, 2022 at the Piri Reis University Campus.

Stating that the 4.5-year period from April 2018, when they took office, passed very quickly, Tamer Kıran said, "I can say that we have left behind one of the most difficult and at the same time busiest periods in the history of our Chamber, which has completed 40 years. A significant part of our mandate was spent under the threat of the Covid-19 pandemic, which swept the world. During this process, we felt the distress of the global economic turmoil very closely. At a time when we said, 'The worst thing that would happen, could be a war' we also saw the war that started and still continues between the Russian Federation and Ukraine right next to us. All of that has increased the burden on our shoulders even more".

**TAMER KIRAN: "IT WAS A VERY DIFFICULT TIME, BUT THANK GOD WE MANAGED TO GET THROUGH ALL OF THEM"**

Tamer Kıran stated; "It was a very difficult time, but thank God we managed



Tamer Kıran

to get through all of them," , adding that they maintain very close contact with the members, evaluate every request from the members meticulously, convey them to the relevant institutions, follow them up, and always reach the better and more beautiful, without giving up or getting tired.

Tamer Kıran said, "When I look back, I feel justified and proud of having a successful term of office and fulfilling the task we have been given. When I look at the last 4.5 years, I see that we have accomplished dozens of successful works in matters that concern all our sectors,

from maritime transport to shipbuilding, ports and sea tourism".

As a result, Tamer Kıran reminded that he was a candidate for the Presidency of the Board of Directors at the Assembly meeting, upon the support received from the majority of the valuable members to continue his duty, and said, "I would like to confirm once again before you that I will continue my duty with the same seriousness and determination in the coming period if our members show their favor." ■

# Monitor

## GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

### Yeni Islay Feribotu için İlk Sac Kesimi Gerçekleştirildi!

En yoğun servis rotalarından olan Clyde ve Hebrides arasında hizmet vermesi planlanan 94,8 m uzunluğundaki NB1092'nin ilk sac kesimi, Cemre Tersanesinde, İskoçya'nın feribot operatörü Caledonian Maritime Assets Ltd (CMAL)'in de katılımıyla 03.10.2022 tarihinde gerçekleştirildi.

CMAL'in CEO'su Kevin Hobbs günün önemini anlattığı konuşmasına şu sözleri ekledi: "CMAL önümüzdeki 10 yıl içinde 21 geminin yenilenmesi üzerine önemli bir yatırım programı oluşturdu ve umuyoruz ki bu da önümüzdeki aylarda yeni inşa projelerini de beraberinde getirecek."

CMAL'in Projeler Koordinatörü Jim Anderson CNC butonuna basarak geminin inşa sürecini başlatacak dokunuşu yapmış oldu.

Karbon ayak izini azaltması beklenen bu gemi, konsept dizayn olarak naValue ve müşterimizin kendi dizayn ekibi tarafından ihale süreci için tasarlanmıştır.



### The Steel Cutting Ceremony Held for new Islay Ferry!

The first steel cutting of 94.8 m long NB1092, which is planned to serve between Clyde and Hebrides, one of the busiest service routes, was carried out at Cemre Shipyard on 03.10.2022 with the participation of Scotland's ferry operator Caledonian Maritime Assets Ltd (CMAL).

Kevin Hobbs, CEO of CMAL, talked

about the importance of the day and added the following words: "CMAL has established a significant investment program in the refurbishment of 21 ships over the next 10 years and we hope this will bring new construction projects in the coming months."

Jim Anderson, Projects Coordinator of CMAL, made the touch to start the

ship's construction process by pressing the CNC button.

This ship, which is expected to reduce its carbon footprint, was designed as a concept design by naValue and the customer's own design team for the tender process. Cemre Shipyard continues its subsequent design and development phases with LMG Marin AS. ■



# Alesta Diving Company

## The Choice of Bests



RINA  
TURKEY

Pantone 3025

### - OUR SERVICES-

- Underwater Survey Services
- Sea Chest Cleaning and Propeller Polishing
- Ship Loading and Unloading Systems with Oil Pipeline Maintenance - Repair Services
- Anchor Extraction Process
- Fiber Optic Cable Installation
- Rov Services
- Damaged Ship Supply, Repair and Maintenance Services Sector
- Salvage and Wreck Removal
- Infrastructure Maintenance and Renewal of Buoy System Services
- Breakaway Coupling Assembly
- Fender and Automatic Hook Systems Installation and Dismantling

## ClassNK



Lloyd's  
Register



**MERKEZ OFİS:** Kavacık Mahallesi Ekinciler Caddesi Uluer Plaza No:2 Kat: 6 Beykoz-İSTANBUL  
Phone: 0216 680 46 76 - Fax: 0216 693 15 10 - E-Mail: info@alestadalgiclik.com

**İSKENDERUN OFİS:** Tayfur Sökmen Bulvar Çay Mahallesi Osman Gazi Caddesi Steel Towers B blok K:7 D: 18  
İskenderun / HATAY

iPhone: 0532 722 94 14

www.alestadalgiclik.com

# Monitor

## GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

### Sanmar'dan SAAM Towage'a iki tam elektrikli liman römorkörü

Sanmar Denizcilik, iki adet yeni nesil, çevre dostu, sıfır emisyon römorkörlerin inşası için Robert Allan ve dünyanın önde gelen operatörlerinden SAAM Towage ile güçlerini birleştirdi.

Robert Allan Ltd'nin Sanmar'a özel

ElectRA 2300SX tasarımına dayanan römorkörler şimdiden "Geleceğin Römorkörü" olarak anılıyor ve çalıştıkları limanlarda emisyonların azaltılmasında büyük bir etkiye sahip olacaklar.

Her iki römorkör için de imza ve



sac kesim törenleri, römorkör sektörünün üst düzey yöneticilerinin ve teknik uzmanlarının İstanbul, Türkiye'de bir araya geldiği ITS haftasında gerçekleşti. Sözleşme SAAM Towage adına SAAM Towage Kanada Başkanı Alexander Bickers ve SAAM Towage Genel Müdürü Hernan Gomez ile Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün ve Yönetim Kurulu Başkan Vekili Cem Seven tarafından imzalandı.

Operatörün ihtiyaçları doğrultusunda yüksek düzeyde otomasyona

sahip olan kompakt elektrikli römorkörler, 3616 kWh batarya gücüyle 70 tonluk etkileyici bir çeki kuvvetine sahip olacaklar.

Üç şirket, yenilikçi römorkörlerin istenilen özellikleri karşılması ve hatta ötesine geçmesi için tasarım ve inşaa sürecinin her aşamalarında birlikte çalıştı. SAAM Towage, 2023'te teslim edildiğinde, sürdürülebilir güç kaynağına sahip kuvvetli römorkörleri Kanada filosuna eklemeyi planlıyor.

SAAM Towage Genel Müdürü Hernan Gomez; "SANMAR son yıllarda bizim için çok önemli bir partner oldu ve bu anlaşma geçtiğimiz yıllardaki çalışmaların bir sonucudur. 2 adet elektrikli römorkörlerimizle birlikte şirketimiz ve Kanada için bir dönüm noktası oluşturuyoruz." dedi.

Robert Allan Ltd Başkanı Mike Fitzpatrick: "SAAM'ın gelecekteki operasyonel ihtiyaçlarını karşılamak üzere optimize edilecek yeni bir çevre dostu römorkör geliştirmek için Sanmar ve SAAM ile birlikte çalışmaktan memnuniyet duyuyoruz." dedi. ■

## Sanmar Shipyards to build two electric harbour tugs for SAAM

Sanmar Shipyards has joined forces with major operator SAAM Towage and leading naval architects Robert Allan Ltd to develop and custom build two electric-powered tugs for harbour operations, the first of a new generation of environmentally-friendly emissions-free tugboats.

Based on the exclusive-to-Sanmar ElectRA 2300SX design from Robert Allan Ltd, the tugboats have already been hailed as the 'Tug of the Future' and will have a major impact on cutting emissions in any busy harbour they work in.

Signing and steel cutting ceremonies for both tugs took place during the recent 26th ITS Convention, Exhibition & Awards week, which saw top executives and technical experts from the global tug, towing and salvage industry gather in

İstanbul, Türkiye.

The agreement was signed on behalf of SAAM Towage by Alexander Bickers, President, SAAM Towage Canada and Hernan Gomez, Managing Director, SAAM Towage, while Ali Gürün, Chairman, Sanmar Shipyards and Cem Seven, Vice Chairman, Sanmar Shipyards signed on behalf of Sanmar.

With a high level of automation in line with the operator's needs, the compact electric tug will have an impressive bollard pull of 70 tonnes based on a conceptual battery power of 3616 kWh.

The three companies worked closely together through every stage of design and construction to ensure that the innovative new tug meets or exceeds exacting specifications. Once delivered in 2023,

SAAM Towage is planning to add the sustainably powered and powerful tugs to its Canadian fleet.

Hernan Gomez, Managing Director of SAAM Towage, said: "SANMAR has been a great partner for us in recent years and this agreement is the result of that work. Together we are creating a milestone for our company and for Canada, with our first 2 electric tugs, also accelerating our voyage into sustainability and carbon footprint reduction.

Mike Fitzpatrick, President at Robert Allan Ltd. said: "We are pleased to be working with Sanmar and SAAM to develop a new series of cleaner tugs that will be optimized to meet SAAM's future operational needs." ■



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

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

GSM : +90 552 605 15 05

E-mail : [marine@visenerji.com](mailto:marine@visenerji.com)

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



# Monitor

SEKTÖRDEN/FROM THE SECTOR

## ISTSHIP-22, Dünya Denizcilerini Bir araya Getirdi

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) ve Türk Armatörler Birliği (TAB)'nin bu yıl ilkinin düzenlediği İstanbul Uluslararası Denizcilik Konferansı ve Gala Yemeği (ISTSHIP-22) Türk ve dünya denizciliğinden önemli isimlerin katılımıyla gerçekleştirildi.

İstanbul Divan Kuruçeşme'de yapılan organizasyonun ilk misafir ülkesi olan Yunanistan'dan da çok sayıda misafirin yer aldığı ISTSHIP-22, açılış seremonisi

ile başladı. Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel ve Türk Armatörler Birliği (TAB) Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç'in açılış konuşmalarının ve kurdele kesiminin ardından panellere geçildi.

Keynote bölümünde; The Maritime Lectures Direktörü Martin Stopford, 'Denizcilik Ekonomisi ve Denizciliğe Fütüristik Yaklaşım' başlıklı bir sunum yaptı.

Martin Stopford'un sunumundan sonra birinci oturuma geçildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Danışmanı Mustafa İnel'in moderatörlüğünde gerçekleştirilen 'Uluslararası Düzeyde Karbonsuzlaştırma İkilemini Tüm Düzenlemeler Üzerinde Tartışma' başlıklı oturumda; HSSA Yönetim Kurulu Üyesi Nikolaos Liapis, HSSA Denizcilik İşleri

Danışmanı Andreas Syrigos ve Lloyd's Register Maritime Dekarbonizasyon Merkezi Program Yöneticisi Charles Haskell panelist olarak söz aldı.

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın moderatörlüğünde yapılan 'Denizcilik Piyasalarında ve Denizcilik Ekonomisinde Geleceğe Yönelik Beklentiler' başlıklı ikinci oturumda ise, Optima Shipping Pazar Analizi ve İstihbarat Başkanı Angelica Kemene, Banchemo Costa Araştırma Müdürü Enrico Paglia ile BIMCO Denizcilik Baş Analisti Niels Rasmussen konuşmalarını gerçekleştirdi.

'Serbest Kürsü' olarak yapılan üçüncü ve son oturumun ise moderatörlüğünü TAB Başdanışmanı Harun Şişmanyazıcı üstlendi. Dünya denizcilik endüstrisine ilişkin ön plana çıkan konuların ele alındığı oturumda; YILPORT Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Yüksel Yıldırım ve INTERCARGO Başkanı ve Yunanistan Armatörler Birliği Temsilcisi Dimitris J. Fafalios panelist olarak yer aldı. ■



## ISTSHIP-22 Brought World Seafarers Together

İstanbul International Maritime Conference and Gala Dinner (ISTSHIP-22), the first of which was organized this year by the Association of Turkish Coaster Owners and Operators (KOSDER) and the Turkish Shipowners Association (TAB), was held with the participation of important names from Turkish and world shipping.

ISTSHIP-22, which was held in İstanbul Divan Kuruçeşme, where many guests from Greece, the first guest country of the organization, took part, started with the opening ceremony. After the opening speeches and ribbon cutting by Pınar Kalkavan Sesel, Chairman of the Board of Association of Turkish Coaster Owners and Operators (KOSDER), and Cihan Ergenç, Chairman of the Turkish Shipowners Association (TAB), the panels started.

In the Keynote section; Martin Stopford, Director and Teacher of The Maritime Lectures, made a presentation titled "Futuristic approach for maritime economy and shipping in general".

After Martin Stopford's presentation, the first session started. In the session titled "Discussing the decarbonization dilemma among uncertainties, regulations and international efforts" moderated by Mustafa İnel, Adviser of İMEAK Chamber of Shipping; HSSA Board Member Nikolaos Liapis, HSSA Maritime Affairs Consultant Andreas Syrigos and Lloyd's Register Maritime Decarbonisation Hub Programme Manager Charles Haskell took the floor as panelists.

In the second session titled "Future expectations in shipping markets and maritime economics" moderated by

Piri Reis University Rector Prof. Dr. Oral Erdoğan, Optima Shipping Head of Market Analysis and Intelligence Angelica Kemene, Banchemo Costa Research Manager Enrico Paglia and BIMCO Maritime Chief Analyst Niels Rasmussen gave their speeches.

TAB Chief Advisor Harun Şişmanyazıcı was the moderator of the third and last session held as the "Open Forum". In the session where prominent issues related to the world maritime industry were discussed; Yüksel Yıldırım, Chairman and CEO of YILPORT Holding, and Dimitris J. Fafalios, Chairman of INTERCARGO and Representative of the Greek Shipowners' Association, took part as panelists. ■

# YOUR GLOBAL & RELIABLE PARTNER



## MOVERS

contact@mvrship.com - mvrship.com  
+90 216 275 6160

# Monitor

SEKTÖRDEN/FROM THE SECTOR

## ITS 2022 İstanbul'da Gerçekleştirildi

26. Uluslararası Tug & Salvage Convention, Exhibition & Awards, 28 Eylül Çarşamba günü İstanbul Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi.

Organizasyonun açılışı İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki

Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Caterpillar Marine Global Endüstri Müdürü Matt Rayson ve Riviera Maritime Media Yönetici Editör ve İş İlişkileri Başkanı Edwin Lampert

tarafından yapıldı.

Açılışın ardından fuar alanında bulunan standları gezen heyet, 60'tan fazla şirket temsilcileri ile bir araya geldi. ■



### ITS 2022 Held in Istanbul

The 26th International Tug & Salvage Convention, Exhibition & Awards was held at İstanbul Congress Center on Wednesday, September 28.

The opening of the organization was made

by Salih Zeki Çakır, Chairman of the İMEAK Chamber of Shipping, Recep Düzgüt, Vice Chairman of the İMEAK Chamber of Shipping, Matt Rayson, Caterpillar Marine Global Industry Manager, and Edwin

Lampert, Riviera Maritime Media Executive Editor and Business Relations President.

After the opening, the delegation visited the stands in the fair area and met with representatives of more than 60 companies. ■

# 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

# Monitor

## GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

### Tersan Tersanesi Atlantic Enterprise'ı denize indirdi

Tersan Tersanesi Danimarkalı Ocean Prawns A/S firması inşa ettiği NB1107 inşa No'lu Arktik Fabrika Balıkçı gemisi Atlantic Enterprise'ı denize indirdi.

82,30 metre uzunluğunda ve 18,00 metre genişliğindeki gemi, üçlü trol balık avlanma operasyonu için tasarlanmış gelişmiş bir fabrika balıkçı gemisi olacak. Fabrikası bünyesinde bir karides hattı ve bir kalkan üretim hattı da barındıran gemi 1200 ton kargo kapasitesine sahip. Wärtsilä 7350 kW ana makina ile donatılan gemi, 16 knot

hızda seyir yapabilecek.

Ayrıca işlenmiş balıklar için 2950 m3 dondurucu ambara ve 200 m3 paketleme ambarına sahip. Skipsteknisk tarafından tasarlanan gemi, 35 kişilik mürettebatı için konforlu yaşam alanları ve üstün sosyal alanlara sahip. Enerji tasarruflu gövde tasarımı sayesinde gemi buzlu ve arktik sularla verimli bir şekilde avlanabilecek.

Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioğlu, açıklamasında "Bu önemli projede Ocean Prawns ile birlikte çalışma şansı

yakaladığımız için heyecanlı ve gururluyuz. Danimarka'ya teslim edeceğimiz ilk proje olan NB1107'nin denize inişi bizim için çok önemli. Tersan'a değer katacak dünyanın en modern balıkçı gemilerinden biri olmasının yanında bu önemli projeye uzmanlıkları ile katkıda bulunan Ocean Prawns ve Skipsteknisk ile işbirliği yapmak Tersan ailesi için kesinlikle büyük bir onurdur" dedi. ■



### Tersan Shipyard launched Atlantic Enterprise into the sea

Tersan Shipyard launched the Atlantic Enterprise, the Arctic Fish Processing Vessel with construction number NB1107, built for the Danish company Ocean Prawns A/S.

The 82.30 meters long and 18.00 meters wide vessel will be an advanced factory ship designed for triple trawling fishing operation. The ship, which includes a shrimp line and a turbot production line in its factory, has a cargo capacity of 1200 tons. Equipped with a Wärtsilä 7350 kW

main engine, the ship will be able to cruise at a speed of 16 knots.

It also has a 2950 m3 freezing warehouse and a 200 m3 packaging warehouse for processed fish. Designed by Skipsteknisk, the ship has comfortable living areas and superior social areas for its 35-person crew. Thanks to the energy-efficient hull design, the ship will be able to hunt efficiently in icy and arctic waters.

Tersan Shipyard General Manager Mehmet Gazioğlu said, "We are

excited and proud to have had the chance to work with Ocean Prawns on this important project. The landing of NB1107, the first project we will deliver to Denmark, is very important to us. It is definitely a great honor for the Tersan family to cooperate with Ocean Prawns and Skipsteknisk, who contributed their expertise to this important project as well as being one of the most modern fishing vessels in the world that will add value to Tersan" ■





## **ClassNK is a major supporter of the Digital Era**

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP([www.shipdatacenter.com](http://www.shipdatacenter.com)) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.

**ClassNK**  
[www.classnk.com](http://www.classnk.com)

# Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

## Ares Tersanesi, "ULAQ" da ikinci üretime başladı

'ULAQ' serisinde Denizaltı Savunma Harbi (DSH) opsiyon görev yüklü versiyonunun üretimine Ares Tersanesi'nde başlandı.

**Yeni ULAQ SIDA, daha üstün özelliklere sahip olacak**

ARES Tersanesi İnsansız Sistemler Proje Yöneticisi Onur Yıldırım, ULAQ SIDA'nın, zorlu deniz koşullarında insan hayatını riske atacak ortamlardan mürettebatı uzaklaştırmak ve riskli alanlarda daha emniyetli görevler icra

edebilmek amacıyla geliştirildiğini belirtti.

Botun uzaktan kontrol edilebilir bir bot olmanın ötesinde otonom bir araç olduğunu dile getiren Yıldırım, aracın C band ve uydu üzerinden kontrol edilebildiğini ya da otonom şekilde hareket edilebildiğini kaydetti.

### Yerli motor kullanılacak

Onur Yıldırım, üretimlerde yerli ürün kullanımına büyük önem verdiklerini ve "Ne Kadar Yerliysen O Kadar Millisin" mottosuyla ürünleri dizayn ettiklerini belirtti. Bu doğrultuda her parçanın yerli olanını tedarik etmeye özen gösterdiklerini anlatan Yıldırım, "Yerli motor üretimi yapan TUMOSAN ile teknik görüşmeleri tamamladık. Geline nokta da yeni üretimine başlanan ULAQ' da yerli motorlar kullanılacak. ULAQ botunda yerli motor kullanacak olmanın heyecanı ile beraber bu konuda ilk olmanın da haklı gururunu yaşıyoruz" diye konuştu.

Botun insansız savunmanın getirdiği çok sayıda avantaja sahip olacağını, personelin riskli alanlardan uzak tutulacağını dile getiren Yıldırım, botun mavi vatanda güvenlik güçlerinin ihtiyaç duyduğu her noktada kullanılabileceğini kaydetti. ■



## Ares Shipyard, starts second production at "ULAQ"

Production of the Submarine Defense Warfare (DSH) option-loaded version of the 'ULAQ' series started at Ares Shipyard.

**The new ULAQ SIDA will have more superior features**

Onur Yıldırım, Unmanned Systems Project Manager at ARES Shipyard, stated that ULAQ SIDA was developed in order to remove the crew from environments that would put human life at risk in harsh sea conditions and to perform safer tasks in risky areas.

Stating that the bot is an autonomous vehicle beyond being a remotely

controllable boat, Yıldırım noted that the vehicle can be controlled via C band and satellite or can move autonomously.

### Domestic engine will be used

Onur Yıldırım stated that they attach great importance to the use of domestic products in their production and that they design the products with the motto "The more you are local, the more you are national". Explaining that they take care to supply the local part of each part in this direction, Yıldırım said, "We have completed the technical negotiations with TUMOSAN, which produces domestic engines. At this

point, domestic engines will be used in ULAQ, which has just started production. Along with the excitement of using a domestic engine in the ULAQ boat, it is also possible to be the first in this regard. We are justifiably proud".

Stating that the boat will have many advantages brought by unmanned defense and that the personnel will be kept away from risky areas, Yıldırım noted that the boat can be used at any point in the blue homeland where the security forces need it. ■

# Doğru Yöne Sağlam Adımlarla

PACIFIC SHIPPING GROUP  
[www.pacifictr.com](http://www.pacifictr.com)

AKARTAS HOLDİNG  
[www.akartas.com.tr](http://www.akartas.com.tr)



# Kapt. Faruk Emre Yıldırım

## TAHİL KORİDORU - DÜNÜ, BUGÜNÜ

İnsanlık tarihi aslında savaşların tarihinden oluşur. Her türlü teknolojinin sadece düşman olarak addedilen karşı tarafı yok etmek ya da baskılamak için geliştirildiği bir tarih. Lakin İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki Birleşmiş Milletler antlaşmalarıyla, savaş devletlerin “haklı” olmaktan çıkarıp, uluslararası ilişkilerde de kuvvet kullanımını yasaklamıştır. Dünyada paylaşılmayan toprağın kalmadığı, kaynakların kıt, ihtiyaçların sınırsız olduğu bir ortamda daha fazlasına sahip olmak isteyen ya da güç dengesini korumaya çalışan devletler, askeri seçeneklere (savaşlara), uluslararası politikada sıkça başvurarak, savaşın varlığını hala bir seçenek olarak kullanmaktadırlar. Küresel askeri harcamaların 2022 yılında 2 trilyon doların üzerine çıkmış olması da uluslararası arenada en önemli aktör olan devletlerin halen askeri güç vesilesiyle çıkarlarını koruyabileceklerine olan güçlü inançlarını göstermektedir.

24 Şubat 2022 tarihinde Rusya'nın Ukrayna'ya başlattığı askeri harekât, insanlık tarihinin seyri açısından olağan bir gelişme olmasına rağmen savaşın acımasızlığına tanık olan uluslararası toplum açısından kabul edilemez bir durumdur. Batı medyasının yakından takip ettiği ve sosyal medyanın çok aktif bir şekilde bilgi ve dezenformasyon için kullanıldığı modern zamanların en kapsamlı bu savaşında esasen Rusya'nın düşmanı ABD ve NATO olmasına karşın Slav ırkından olan Ukrayna'nın askeri harekâtın hedefi haline gelmesi, savaşın moral yönünü de sakatlamaktadır. Rusya-Ukrayna Savaşı, tekrardan göstermektedir ki; yalnızca sayısal üstünlük savaşta zaferi garanti etmemektedir. Moral ve entelektüel boyutu savaşın fiziksel boyutunun ötesinde bulunmaktadır. Rusya-Ukrayna Savaşı'nda Moskova açısından hem moral hem de entelektüel boyutta sorunlar bulunmaktadır.



Ukrayna'ya yönelik askeri harekâtı kolaylıkla gerçekleştireceğini ve batının ekonomik yaptırımlarıyla başa çıkabileceğini düşünen Rusya, son gelinen noktada NATO ile Ukrayna'da vekâlet savaşı yürütmektedir. Hem ekonomik hem de askeri açıdan yıpranan Rusya, devam eden savaşta ne kaybeden ne de kazanan pozisyonundadır. Rusya, kazanan durumda değildir. Çünkü 2-3 gün içerisinde Ukrayna'nın tümünü işgal etmek isterken; yalnızca Kherson, Mariupol ve Berdyansk gibi büyük kentleri kontrol altına alabilmiştir. Askeri ve moral prestiji açısından büyük kayba uğrayan Rusya, Moskova isimli savaş gemisini kaybederek füze kruvazörü gibi önemli bir kuvvet çarpanından da mahrum olmuştur. Rusya, kaybeden durumda da değildir. Zira Azak Denizi bir Rus iç denizi haline gelmiş, Kırım ile Rusya arasında karadan bağlantı kurulmuş ve

Karadeniz'deki Rus etkinliği artmıştır.

Savaşın neden bu noktaya geldiğini düşünürsek, NATO, Soğuk Savaş sonrası verilen sözlere ve anlaşmalara rağmen beş kez genişleyerek Rusya sınırlarına doğru hızlıca yaklaşmıştır. Turuncu Devrim'den (2004) bu yana Rusya ile Batı arasında bir jeopolitik mücadele alanı olan Ukrayna, Rusya ile NATO arasındaki son tampon bölge durumundadır. Rusya, hâlihazırda Ukrayna'nın NATO'ya yakın bir zamanda katılması yönünde herhangi bir fiziksel çabası olmamasına rağmen, bu sebeple Ukrayna'ya yönelik askeri bir harekât düzenlemiştir. Çünkü Moskova, mevcut durumdaki trendin sürmesi halinde, NATO'nun daha önceki genişlemelerini düşünmüş ve 2008 yılındaki NATO Bükreş Zirvesi kapsamında Ukrayna'nın NATO'ya dahil olacağına kesin gözüyle bakmıştır. Buna göre Rusya, kendi güvenliğine yönelik

## GRAIN CORRIDOR - FROM PAST TO TODAY

The history of humanity actually consists of the history of wars. A history in which all kinds of technologies were developed only to destroy or suppress the opponent considered as the enemy. However, with the treaties of the United Nations after the Second World War, the war was removed from the “right” of the states and prohibited the use of force in international relations. States that want to have more or try to maintain the balance of power in an environment where there is no unshared land in the world, resources are scarce and needs are unlimited, still use the existence of war as an option by frequently resorting to military options (wars) in international politics. The fact that global military expenditures exceeded 2 trillion dollars in 2022 shows the strong belief of states, which are the most important actors in the international arena, that they can still protect their interests through military power.

Although the military operation launched by Russia on Ukraine on February 24, 2022 is a normal development in terms of the course of human history, it is an unacceptable situation for the international community, which has witnessed the brutality of the war. In this most comprehensive war of modern times, which is followed closely by the Western media and where social media is used very actively for information and disinformation, the fact that Russia's enemy is the USA and NATO, but Ukraine, which is of Slavic race, becomes the target of military action, crippling the morale of the war. The Russia-Ukraine War shows once again that; numerical superiority alone does not guarantee victory in war. The moral and intellectual dimension goes beyond the physical dimension of war. There are both moral and intellectual problems for Moscow in the Russia-

Ukraine War.

Russia, which thinks that it can easily carry out a military operation against Ukraine and cope with the economic sanctions of the West, is currently conducting a proxy war with NATO in Ukraine. Worn out both economically and militarily, Russia is neither a loser nor a winner in the ongoing war. Russia is not in a winning position. Because while wanting to occupy all of Ukraine in 2-3 days; it was able to control only the big cities such as Kherson, Mariupol and Berdyansk. Russia, which suffered a great loss in terms of military and moral prestige, lost its warship called Moscow and was deprived of an important force multiplier such as the missile cruiser. Russia is not in a losing position either. Because the Azov Sea has become a Russian inland sea, a land connection has been established between Crimea and Russia, and Russian activity in the Black Sea has increased.

Considering why the war has come to this point, NATO expanded five times and rapidly approached the borders of Russia despite the promises and agreements made after the Cold War. Ukraine, which has been a geopolitical battleground between Russia and the West since the Orange Revolution (2004), is the last buffer zone between Russia and NATO. Although Russia does not currently have any physical effort for Ukraine to join NATO any time soon, it has therefore organized a military operation against Ukraine. Because Moscow has considered NATO's previous enlargements if the current trend continues, and it is certain that Ukraine will be included in NATO within the scope of NATO Bucharest Summit in 2008. Accordingly, Russia is not against an imminent threat to its own security; has taken preventive action against a threat that may pose to it in the future. Threat in Western military

security literature; while it consists of capacity and intention elements, Russian military thought adds the element of proximity. Even though it was a habit left over from the Cold War, Ukraine's membership in NATO in this framework would cause the elements of capacity and proximity from the Russian threat elements to come into existence. On the other hand, although NATO has no intention of attacking Russia today, with the conjunction that is likely to change in the future, Russian military thought mentions that the element of intent can suddenly change and that the security of the country can never be left to the mercy of NATO. In other words, Moscow was certain that if it did not carry out military operations in Ukraine, there would be a war on its own soil in the future. In fact, states need to take appropriate measures and countermeasures to ensure their long-term survival in the short and medium term.

To give an example, although Ukraine could not see the foresight until recently that Russia would annex Crimea in 2014, support the pro-Russian separatists in the east of Ukraine in 2015, and make a large-scale invasion attempt against Ukraine in 2022, advancing along the Western line Ukrainian President Zelensky, who came to power with the support of the West, accelerated the preparation of the army, unlike his previous predecessors. It is seen that the Russian side was not taken into account sufficiently during the planning of the Ukraine operation. Russia has recently won relatively easy victories in the Georgian War in 2008, the annexation of Crimea in 2014, and its support for separatists in eastern Ukraine in 2015. In general, since states and armies learned more from their defeats than from their victories, Russia thought that it would also win an easy victory in Ukraine, exaggerating its own power

yakın bir tehdide karşı değil; gelecekte kendisine yönelik oluşturabilecek bir tehdit durumuna karşı önleyici müdahalede bulunmuştur. Batı askeri güvenlik literatüründe tehdit; kapasite ve niyet unsurlarından oluşurken, Rus askeri düşüncesi buna yakınlık unsurunu ilave etmektedir. Soğuk savaştan kalma bir alışkanlık olsa da bu çerçevede Ukrayna'nın NATO'ya üye olması, Rus tehdit unsurlarından kapasite ve yakınlık unsurlarının vücut bulmasına neden olacaktır. Diğer yandan NATO'nun günümüzde Rusya'ya saldırmak gibi bir niyeti olmasa da gelecekte değişme ihtimali olan konjonktür ile beraber Rus askeri düşüncesi, niyet unsurunun aniden değişebileceğinden ve ülkenin güvenliğinin hiçbir zaman NATO'nun insafına terk edilemeyeceğinden bahsetmektedir. Yani Moskova Ukrayna'da askeri harekât icra etmediği takdirde, ilerleyen dönemde kendi topraklarında bir savaş yaşanacağını kesin olarak düşünmekteydi. Aslında devletlerin uzun dönemli beklarını sağlayacak uygun tedbirleri ve karşı önlemleri kısa ve orta vadede almaları gerekmektedir. Örnek vermek gerekirse

Ukrayna, Rusya'nın 2014 yılında Kırım'ı ilhak edeceğini, 2015 senesinde Ukrayna doğusunda Rus yanlısı ayrılıkçılara destek vereceğini, 2022 yılında Ukrayna'ya yönelik büyük ölçekli bir işgal girişiminde bulunacağını öngörüsünü son zamanlara kadar göremese de Batı çizgisinde ilerleyen ve bir şekilde Batının desteğiyle başa gelen Ukrayna Devlet Başkanı Zelenskiy daha önceki seleflerinin aksine ordunun hazırlanma sürecini hızlandırmıştır. Rusya tarafının Ukrayna hareketinin planlanması aşamasında yeterince dikkate alınmadığı görülmektedir. Rusya, son dönemde 2008 yılında Gürcistan Savaşı, 2014 senesinde Kırım'ın ilhaki ve 2015 yılında Doğu Ukrayna'da ayrılıkçılara verdiği destekte görece kolay zaferler kazanmıştır. Genelde ise devletler ve ordular zaferlerinden daha çok yenilgilerinden ders aldıklarından, Rusya, Ukrayna'da da yine aynı şekilde kolay bir zafer kazanacağını düşünmüş, kendi gücünü abartmış ve Ukrayna'nın gücünü ise küçümsemiştir. Değişen savaş taktikleri ve modern silahlar, soğuk savaş döneminden kalma askeri teçhizata sahip Rusya'ya önemli bir ders vermiştir.

Rusya'nın konvansiyonel kuvvetler ile güvenliğini sağlaması imkânsızdır. Rusya'nın dünyanın %11'ini oluşturan yüzölçümünü, yine dünyanın %1,8'ini oluşturan nüfusuyla koruması mümkün görünmemektedir. Öte yandan Rusya; doğuda Çin, Batı'da ise NATO'yla karşı karşıyadır. Tarihte olduğu gibi günümüzde de Rusya'nın en büyük korkusu, iki cepheli bir savaşta hem NATO hem de Çin ile aynı zamanda savaşmaktır. Bu durum, Rusya'nın ülkenin güvenliğini dayandırdığı tek unsurun nükleer kuvvetler olmasına yol açmaktadır. Ancak nükleer kuvvetler sağladıkları caydırıcılık ile Rusya'ya saldırılmasını önlemektedir. Rusya'ya saldırıldığında nükleer silahların kullanımı ise hem Rusya hem Avrasya hem de tüm dünya için sonu öngörülemeyen derecede yıkıcı sonuçlar doğurabilir. Bu sebeple Rusya, nükleer caydırıcılığı şantaj malzemesi olarak kullanmaya çalışsa da sahip olduğu doğal kaynakları da bir pazarlık malzemesi haline getirmiştir. Rusya gazının Avrupa'da kullanılmaması Avrupa ekonomisini ve vatandaşların refahını etkilese de emtiaların Avrupa ve dünya pazarına aktarılamaması Rusya



# *The Gateway To The Blacksea*



**TRANSBOS**

[www.transbospor.com.tr](http://www.transbospor.com.tr)



kadar diğer devletleri de etkilemektedir.

Akdeniz havzasındaki devletler tarihin başlangıcından beri iklim koşullarının ve doğa şartlarının etkisiyle her zaman gıda tarafında bir talep oluşturmuşlardır. Soğuk savaş döneminde gıda üretimi ve tedarikinde kendi kendine yetemeyen Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra şahsi işletmelerin kurulması ve bu işletmelerin kar marjını maksimize ederek üretim arayışı içinde bulunarak modern tarıma geçmesi neticesinde Rusya ve Ukrayna dünya tahıl pazarında ilk sıraları paylaşır bir duruma gelmişlerdir.

Ukrayna topraklarının yaklaşık yüzde 70'i tarım arazisi olup kabaca 104 milyon hektar gibi oldukça önemli bir tarımsal alana sahiptir. Bu tarımsal alanının 72 milyon hektarı da ekilmektedir. Her yıl artan bir ivmeyle tarımsal alanda yaptıkları yatırım ve tecrübe kazanan çiftçiler sayesinde, tarımsal üretim ile Ukrayna geçtiğimiz yılda rekor miktarda tarımsal ihracat gerçekleştirmiştir. 22,4 milyar dolarlık tarımsal ihracat gerçekleştiren Ukrayna'nın Tarım Bakanlığı verilerine göre bu ihracatın ilk üç ürününün 5,3

milyar dolar ile ayçiçeği yağı, 4,9 milyar dolar ile mısır ve 3,6 milyar dolar ile buğday olmuştur. Ukrayna'nın toprak varlığı dünyada en verimli toprak çeşidi olarak bilinen "çernezyom" dur ve çernezyomun dünya rezervinin yüzde 30'u Ukrayna'da bulunmaktadır. Bunun yanı sıra özellikle Güney Ukrayna bölgesinde su kaynaklarına erişim oranı oldukça yüksek. Ayrıca büyük bir ılıman karasal iklim bölgesi olan Ukrayna iklim krizi nedeniyle de tarımda gün geçtikçe önemli bir konuma geldi. Gıda ve Tarım Örgütü'nün (FAO) 2021 yılında yayımladığı buğday üretimi raporunda iklimdeki ısınmanın Ukrayna'nın üretim potansiyelini yüzde 10 oranında artırdığı belgelendi.

Küresel ihracat oranlarına bakacak olursak buğday Ukrayna'nın ihracatının yüzde 10'unu, arpa ihracatının yüzde 13'ünü, mısır ihracatının yüzde 15'ini ve ayçiçeği yağının ise neredeyse yüzde 50'si gibi oldukça yüksek miktarını gerçekleştirmektedir. Rusya'nın Ukrayna'ya askerî müdahalesi sonrası küresel gıda fiyatlarının yüksek

miktarda artışı ve belli yerlerdeki gıda yoksunluklarının sebebi Ukrayna'nın sahip olduğu bu hacimdir. Ukrayna'nın bu ekinlerdeki ihracatçı sıralaması ise şöyledir; buğdayda beşinci, arpada ikinci, mısırdaki üçüncü ve ayçiçeği yağında birinci sırada gelen ihracatçı konumundadır.

Uluslararası Hububat Konseyi, IGC; 21 Temmuz 2022 tarihli son raporunda, dünya buğday üretiminin 2021/22 sezonu sonunda 781 milyon ton miktarda gerçekleştiğini tahmin etmiştir. Ukrayna'da ortalama olarak yıllık hububat üretimi 90-100 milyon tona kadar çıkabiliyor. Bunun yaklaşık 40-50 milyon ton kadarı iç pazara ayrılırken, kalanı ise ihraç ediliyor. Özellikle Rusya'nın Ukrayna'ya askerî müdahale sonrası uyguladığı abluka nedeniyle tarımsal emtia fiyatları oldukça yükseldi. Zira arz oldukça önemli bir şekilde azaldı. Daha önce de bahsettiğimiz gibi Ukrayna dünyanın en büyük beşinci buğday ihracatçısı konumundadır. Rusya ise dünyanın en büyük buğday ihracatçısıdır. Dünya



and underestimating Ukraine's power. Changing war tactics and modern weapons have taught Russia, which has military equipment from the Cold War era, an important lesson. It is impossible for Russia to ensure its security with conventional forces. It does not seem possible for Russia to protect its surface area, which makes up 11% of the world, with a population of 1.8% of the world. On the other hand, Russia faces China in the east and NATO in the west. Today, as in history, Russia's greatest fear is to fight both NATO and China at the same time in a two-front war. This situation leads to the fact that the only element on which Russia bases the security of the country is nuclear forces. However, nuclear forces prevent an attack on Russia with the deterrence they provide. When Russia is attacked, the use of nuclear weapons can have unpredictably devastating consequences for Russia, Eurasia and the whole world. For this reason, although Russia tries to use nuclear deterrence as blackmail material, it has also made its natural resources a bargaining chip. Although the inability to use Russian gas in Europe affects the European economy and the welfare of citizens, the inability to transfer commodities to the European and World market affects other states as well as Russia.

Since the beginning of history, the states in the Mediterranean basin have always created a demand for food, with the effect of climatic and natural conditions. After the disintegration of the Soviet Union, which was not self-sufficient in food production and supply during the Cold War period, as a result of the establishment of private enterprises and the search for production by maximizing the profit margin of these enterprises, Russia and Ukraine have become the first places in the world grain market.

About 70 percent of Ukraine's land is agricultural land and has a very important agricultural area of roughly 104 million hectares. 72 million hectares of this agricultural area is also cultivated. Thanks to the farmers who have gained experience and investment in the agricultural field with an increasing momentum every year, Ukraine has realized a record amount of agricultural exports in the last year with agricultural production. According to the data of the Ministry of Agriculture of Ukraine, which realized agricultural exports

of 22.4 billion dollars, the first three products of this export were sunflower oil with 5.3 billion dollars, corn with 4.9 billion dollars and wheat with 3.6 billion dollars. The soil property of Ukraine is chernozem, which is known as the most fertile soil type in the world, and 30 percent of the world's reserve is located in Ukraine. In addition, the rate of access to water resources is quite high, especially in the Southern Ukraine region. In addition, Ukraine, which is a large temperate continental climate region, has become an important position in agriculture day by day due to the climate crisis. In the wheat production report published by the Food and Agriculture Organization (FAO) in 2021, it was documented that the warming in the climate increased the production potential of Ukraine by 10 percent.

If we look at the global export rates, wheat accounts for 10 percent of Ukraine's exports, 13 percent of barley exports, 15 percent of corn exports and almost 50 percent of sunflower oil. This volume of Ukraine is the reason for the high increase in global food prices after Russia's military intervention in Ukraine and the food deprivation in certain places. The exporter ranking of Ukraine in these crops is as follows; It is the fifth exporter in wheat, second in barley, third in corn and first in sunflower oil.

International Grain Council, IGC; in its last report dated 21 July 2022, it estimated that world wheat production was 781 million tons at the end of the 2021/22 season. On average, annual grain production in Ukraine can reach 90-100 million tons. About 40-50 million tons of this is allocated to the domestic market, while the rest is exported. Agricultural commodity prices increased considerably, especially due to the blockade that Russia imposed on Ukraine after the military intervention. Because the supply has decreased considerably. As we mentioned before, Ukraine is the fifth largest wheat exporter in the world. Russia is the world's largest wheat exporter. Russia, which has a place of 18-19 percent in the world market, realized the largest part of its export (2.5 billion dollars) to Egypt according to the data last year. Turkey, on the other hand, buys 65% of its imported wheat from Russia and 13% from Ukraine. According to the United Nations Food and Agriculture Organization (FAO),

about 50 percent of all wheat consumed in Lebanon in 2020, 22 percent in Yemen and 43 percent in Libya is imported from Ukraine. According to the data of the US Department of Agriculture, 95 percent of Ukraine's wheat exports are carried out over the Black Sea. For this reason, as Ukraine and Russia have an important place in world wheat production, the ports in the Black Sea have such an important place for these states.

With the initiative of Turkey, the grain corridor agreement was signed between Russia and Ukraine, and Turkey won its most important diplomatic victory in recent years. In the past days, Russia unilaterally terminated the grain corridor agreement, which is still in effect, claiming that Ukraine carried out an attack on the Black Sea Navy in the Sevastopol Port with unmanned aerial vehicles. Again, with a development that can be called another diplomatic victory of Turkey, Russia sat down at the table from which it left. In fact, the grain corridor agreement, which hangs on by a hair, continues under the leadership of Turkey. Although the parties want to use their trump cards at the slightest tension, the truth of the matter is not as it seems.

After the attack by Russia, Ukraine lost important port cities. In fact, after the annexation of Crimea, the port of Sevastopol and the warehouses there fell into the hands of the Russians. Although the port of Sevastopol lost its effectiveness after the European and US embargo, losing control of the Kerch pass began to trouble Ukraine during its exports from the ports of Mariupol and Berdyansk. During the controls made by the Russian Coast Guard to the ships going to these two ports, difficulties were created and they tried to undermine Ukraine's imports. When evaluated logistically, Mariupol and Berdyansk ports gave very profitable results using the Coaster segment, even though they had draft limits. These ports, which have strategic importance with their proximity to fertile planting areas due to their location, were also important for the shipment of coal and iron and steel products before Russia's support to the separatists in Eastern Ukraine. In fact, it was an undeniable fact that Russia would attack these ports. Although they connected the Crimea to the mainland with the Kerch Bridge, it was predicted by everyone that Russia would need to

pazarında yüzde 18-19' luk bir yere sahip olan Rusya geçen yıl verilerine göre ihracatının en büyük kısmını (2,5 Milyar dolar) Mısır'a gerçekleştirmiştir. Türkiye ise ithal ettiği buğdayın yüzde 65'ini Rusya'dan, yüzde 13'ünü Ukrayna'dan almaktadır. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) verilerine göre, 2020'de Lübnan'da tüketilen tüm buğdayın yaklaşık yüzde 50'si, Yemen'de yüzde 22'si ve Libya'da yüzde 43'ü Ukrayna'dan ithal ediliyor. ABD Tarım Bakanlığı verilerine göre ise, Ukrayna'nın buğday ihracatının yüzde 95'i Karadeniz üzerinden gerçekleştiriliyor. Bu sebeple ki Ukrayna ve Rusya dünya buğday üretiminde ne kadar önemli bir yer tutuyorlarsa, Karadeniz'deki limanlarda bu devletler için o kadar önemli bir yer tutmaktadır.

Türkiye'nin girişimi ile tahıl koridoru anlaşması, Rusya ve Ukrayna arasında imzalanarak, Türkiye son yıllardaki en önemli diplomatik zaferini kazandı. Geçtiğimiz günlerde Rusya, Sivastopol limanındaki Karadeniz Donanmasına Ukrayna'nın insansız hava araçlarıyla saldırı düzenlediğini iddia ederek halen yürürlükte olan tahıl koridoru anlaşmasını tek taraflı fesh etmişti. Tekrardan Türkiye'nin başka bir diplomatik zaferi olarak adlandırılacak bir gelişmeyle Rusya kalktığı masaya tekrardan oturdu. Aslında ince bir ipe bağlı olarak devam eden tahıl koridoru anlaşması Türkiye'nin önderliğinde devam etmektedir. Taraflar en ufak bir gerilimde ellerindeki kozları kullanmak isteseler de işin aslı görüldüğü gibi pek de değildir.

Rusya tarafından uğradığı saldırı sonrasında Ukrayna önemli liman kentlerini kaybetmiştir. Aslında Kırım'ın ilhaki sonrasında Sivastopol limanı ve orada bulunan depolar Rusların eline geçmişti. Avrupa ve ABD ambargosu sonrasında Sivastopol limanı etkinliğini kaybetse de Kerch geçidinin kontrolünü kaybetmek Ukrayna'yı Mariupol ve Berdyansk limanlarından yaptığı ihracatlar sırasında sıkıntıya sokmaya başlamıştı. Bu iki limana giden gemilere Rus Sahil Güvenliği tarafından yapılan kontroller sırasında zorluklar çıkartılarak Ukrayna'nın ithalatını baltalamaya çalışmışlardır. Lojistik olarak değerlendirildiğinde Mariupol ve Berdyansk limanları draft sınırları olsa da Coaster segmenti kullanılarak çok karlı sonuçlar veriyordu. Bulduğu yer itibarıyla verimli ekim yapılan alanlara

yakınlığıyla stratejik öneme sahip olan bu limanlar, Rusya'nın Doğu Ukrayna'da ayrılıkçılara verdiği destek öncesinde ayrıca kömür ve demir çelik mamullerinin sevkiyatı açısından da önemliydi. Aslında Rusya'nın bu limanlara saldırı düzenleyeceği yadsınamaz bir gerçektir. Her ne kadar Kerch köprüsü ile Kırım'ı ana karaya bağlasalar da Donetsk bölgesindeki zengin kömür yataklarından ve ağır sanayinin hakim olduğu bölgeden azami karlılığı elde etmek için Rusya'nın Azak denizini bir iç deniz haline getirerek kara bağlantılarıyla lojistik sorununu çözmesi gerekliliği herkes tarafından tahmin ediliyordu.

Rusya'nın askeri operasyonu sonrasında büyük tonaj gemilerin yüklendiği ve uluslararası ticarete söz sahibi olan rıhtım ve terminalerin bulunduğu Nikolaev ve Nikatera limanları kanala döşenen deniz mayınları ve Rusya saldırısı sonrası oluşan batıklar sonrasında şu anlık kullanılmamaktadır. Kherson şehrinin ele geçirilmesi sonrasında eğer mevcut bir ateşkes şu haliyle yapılsa bile, Kerch'te oynadığı oyunu Rusya Kherson bölgesinden oynayarak Nikolaev bölgesindeki ticareti kesin kesin baltalayacaktır. Halihazırda Ukrayna'nın en önemli başarı figürlerinden olan Nibulon Şirketinin kurucusu Oleksiy Vadatursky eşyle beraber, normal bir hava saldırısı olarak adlandırılmayacak bir operasyonla suikaste uğramıştır. Rusya'nın Karadeniz Donanması Sivastopol limanında konuşlandırılmış olsa da, Ukrayna saldırısının ilk zamanları dışında aktif bir başarı gösterememiştir. Ukrayna tarafından aslında Odessa, Yuzhny ve İlichevsk limanlarına ve açıklarına deniz mayını döşenmişti. Aslında Rus Donanması desteğiyle olabilecek karaya çıkartma girişimlerini kesmek için uygulanan bu tedbirler, Ukrayna'nın da uluslararası ticaretini baltalamıştı. Limanların kısıtlanmasıyla Ukrayna tarafından önce karayolu tercih edildi. Tırlar ve trenler kullanılarak Avrupa Birliği ve Baltık ülkelerine tahıl sevkiyatları ilk başta denendi. Ukrayna'nın sahip olduğu vagonlar Avrupa'ya göre daha geniştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında da Alman ordusu Sovyetlerin demiryolu hatlarını lojistik bakımdan ilk başlarda bu sebeple kullanmamışlardır. Tren vagonlarındaki/raylarındaki bu ölçü farklılığı sebebiyle Ukrayna tarafından ihraç edilen tahılın Avrupa tipi vagonlara aktarılması gerekti.

Bu nedenle de tahılın sınırı geçerek Avrupa'ya ve Baltık limanlarına ulaşması üç haftalık süreyi buluyordu. Yetkililer tarafından o dönemde ayda yalnızca 1,5 milyon ton tahıl sevk edildiği açıklanmıştı.

Savaşın önce ise ayda 7 milyon ton tahıl, Ukrayna tarafından dünya pazarlarına sunuluyordu. Daha sonrasında Tuna nehri boylarında bulunan küçük limanlardan mavnalarla Köstence limanına sevkiyatlar yapılsa da lojistik operasyonu çok pahalı olduğundan Coaster gemilerle bu limanlardan yüklerin taşınması daha mantıklı bir hal almıştı. Arz talep dengesinin sebebi olarak Tuna Nehri girişi olan Sulina kanalında gemilerin birikmesi ile bir ayı bulan bekleme tüm lojistik imkanları kullanan Tuna boylarındaki küçük limanların üstünden kalkamadığı bir sınav olmuştu. Buna bir de mevsimsel olarak Tuna nehrindeki sulardaki çekilmeler eklendiğinde ürün birim fiyatına nakliyenin etkisi çok yüksek miktarlardaydı. Zaten pandemi sonrasında yıpranmış bir küresel ekonomi ABD'nin kendi iç pazarını korumak için aldığı tedbirler sonrasında daha bir yara almış ve artan enflasyon, Rusya-Ukrayna savaşı sonrasında artan gıda fiyatları etkisiyle üçüncü dünya ülkelerinin vatandaşlarını açıklıkla yüzleşme durumunda bırakmıştı.

Ukrayna'nın lojistik maliyetleri yüzünden artan tahıl fiyatları, Avrupa'dan ve ABD'den ambargo gören Rusya için aslında bir can simidi olmuş, Ukrayna tahıl fiyatlarını baz alarak uluslararası markette Ukrayna'nın savaş öncesinde sahip olduğu pazarları Rus tüccarlar ele geçirmeye çalışmışlardır. Bu sebeple ki tahıl koridoru anlaşması bazı kesimler için önemli bir anlaşma görülmesi de şu an sıkıntıda olan küresel piyasalara ve yükselen enflasyon yüzünden açıklıkla yüzleşebilecek insanların kurtarılması için bir mihenk taşı olmuştur. Türk diplomatik tarihinde her zaman hatırlanacak bu başarı ileriki günlerde Rusya'nın masada kalmak için öne süreceği ekstra taleplerin karşılanamayacak bir hal alması sonrasında son bulacaktır.

O zamana kadar diğer bölgelerle paralellik göstermeyen Karadeniz Deniz Piyasası, zaman zaman yükselmelerinde görülebileceği unutulmadan yakından takip edilmeli ve günümüz seviyelerinde bile seyretse bölge denizlerinde ticaret yapan armatörlere kar sağlayacaktır. ■



solve the logistics problem with land connections by turning the Azov Sea into an inland sea in order to obtain maximum profitability from the rich coal beds in the Donetsk region and the region dominated by heavy industry.

After the Russian military operation, the ports of Nikolaev and Nicatera, where large tonnage ships are loaded and have docks and terminals that have a say in international trade, cannot be used at the moment after the sea mines laid on the canal and the wrecks after the Russian attack. After the capture of the city of Kherson, even if an existing ceasefire is concluded, Kerch will definitely undermine trade in the Nikolaev region by playing its game from the Kherson region of Russia. Oleksiy Vadatursky, the founder of the Nibulon Company, who is already one of the most important success figures of Ukraine, was assassinated with his wife in an operation that cannot be called a normal airstrike. Although Russia's Black Sea Navy was deployed in the Sevastopol port, it did not show any active success except in the early days of the Ukrainian offensive. Sea mines were actually laid by Ukraine in and off the ports of Odessa, Yuzhny and Ilyichevsk. In fact, these measures, which were implemented to stop attempts to land with the support of the Russian Navy, also undermined Ukraine's international trade. With the restriction of the ports, the highway was preferred by Ukraine first.

Grain shipments to the European Union and Baltic countries using trucks and trains were initially attempted.

The wagons owned by Ukraine are wider than in Europe. During the Second World War, the German army could not use the Soviet railway lines logistically for this reason at first. Due to this size difference in train wagons/rails, the grain exported by Ukraine had to be transferred to European type wagons. For this reason, it took three weeks for the grain to cross the border to reach Europe and the Baltic ports. It was announced by the authorities that only 1.5 million tons of grain were shipped per month at that time.

Before the war, 7 million tons of grain per month was offered to world markets by Ukraine. Later, although shipments were made to the port of Constanta by barges from small ports along the Danube, it made more sense to transport cargo from these ports with Coaster ships since the logistics operation was very expensive. The reason for the supply-demand balance was the accumulation of ships in the Sulina channel, which is the entrance of the Danube River, and the waiting period, which took a month, was a test that the small ports along the Danube, which used all logistics facilities, could not withstand. When the seasonal recessions in the waters of the Danube were added to this, the effect of transportation on the unit price of the product was very high. A global

economy, which was already worn out after the pandemic, was injured after the measures taken by the USA to protect its own domestic market, and the increasing inflation left the citizens of the third world countries to face hunger with the effect of increasing food prices after the Russia-Ukraine war.

Grain prices, which increased due to Ukraine's logistics costs, were actually a lifeline for Russia, which was embargoed from Europe and the USA, and Russian traders tried to seize the markets that Ukraine had before the war in the international market, based on Ukrainian grain prices. For this reason, although the grain corridor agreement does not seem to be an important agreement for some segments, it has become a cornerstone for the rescue of the global markets that are in trouble at the moment and the people who may face hunger due to rising inflation. This success, which will always be remembered in Turkish diplomatic history, will come to an end in the coming days when the extra demands that Russia will put forward to stay on the table become unfulfilled.

The Black Sea Maritime Market, which has not shown parallelism with other regions until then, should be followed closely, keeping in mind that it may be seen in elevations from time to time, and even if it is at today's levels, it will provide profit to the shipowners trading in the seas of the region. ■



# Isabelle Gerretsen

## DENİZCİLİKTE YEŞİLE GEÇİŞİ KİM FİNANSE EDECEK?

Denizcilik endüstrisinin 2050 iklim hedeflerine ulaşmak için yeni gemilere, yakıtlara ve altyapıya yatırım yapması gerekli, ancak 2030'a kadar hala büyük bir finansman açığı ve teknoloji açısında büyük bir belirsizlik var.

Uluslararası denizcilik, küresel emisyonların yaklaşık yüzde üçünden sorumludur. BM'nin denizcilikten sorumlu kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), sera gazı emisyonlarını 2050 yılına kadar 2008 seviyelerine kıyasla en az yüzde 50 azaltma hedefini belirledi.

University College London (UCL) Enerji Enstitüsü ile ortak olan UMAS (Üniversite Denizcilik Danışmanlık Hizmetleri) tarafından yapılan araştırmaya göre, bunun 2030 yılına kadar sıfır emisyonlu yakıtlar ve yakıt ikmali altyapısı üretmek için uluslararası deniz taşımacılığına yılda 40 milyar dolara mal olması bekleniyor.

Deniz taşımacılığını tamamen karbondan arındırmak için 1-1,9 trilyon dolar gerekiyor. Bunun yüzde 87'si, yaygın olarak denizciliğin gelecekteki yakıtı olarak kabul edilen amonyak üretmek için kullanılacak hidrojen üretimi için kara tabanlı altyapı ve üretim tesisleri inşa etmek için gerekli olacak.

### FINANSMAN NEREDEN GELİYOR?

Bankalar ve finansörler sürdürülebilir deniz ticaretine yatırım yapmaya başlıyor ancak büyük bir finansman açığı var olmaya devam ediyor.

UCL Enerji Enstitüsü'nde araştırmacı olan Marie Fricaudet, "Geleneksel bankaların piyasadan çekildiği finansal çöküşten bu yana nakliye için finansman eksikliği var" ifadelerini kullandı.

Yatırımcılar, erken aşamadaki teknolojileri finanse etmekten veya net düzenlemeler olmadan sıfır karbonlu bir yakıtı desteklemekten çekiniyor. Sorunun bir kısmı, gelecekte deniz taşımacılığında



## WHO WILL FINANCE THE GREEN TRANSITION IN SHIPPING?

The shipping industry must invest in new vessels, fuels and infrastructure to achieve its 2050 climate goals, but there's still a massive funding gap to 2030 and major uncertainty over regulation and technology.

International shipping is responsible for nearly three percent of global emissions. The International Maritime Organization (IMO), the UN body responsible for shipping, has set itself the target of reducing greenhouse gas emissions by at least 50 percent by 2050, compared to 2008 levels.

This is expected to cost international shipping \$40 billion a year by 2030 to produce zero-emission fuels and bunkering infrastructure, according to research by the University Maritime Advisory Services (UMAS), which is partnered with University College London's (UCL) Energy Institute.

Between \$1-1.9 trillion is required to decarbonize shipping fully. Of this, 87 percent will be needed to build land-based infrastructure and production facilities, primarily to generate hydrogen that can be used to produce ammonia, which is widely considered shipping's future fuel.

### WHERE IS THE FUNDING COMING FROM?

Banks and financiers are starting to invest in sustainable shipping but a large funding gap remains.

"There has been a lack of finance for shipping since the financial crash when traditional banks retreated from the market," said Marie Fricaudet, a researcher at UCL Energy Institute.

Investors are wary of funding early-stage technologies or backing a zero-carbon fuel without clear regulations. Part of the problem is that there isn't a consensus on which fuel will power shipping in future. Several options are on the table, but they all require different technologies and vessels.

Ammonia, a compound of nitrogen and hydrogen that emits no CO2 when burned, is considered the best long-term option for container ships transporting cargo over long distances. But experts say safeguarding protocols need to be put in place first to address significant safety and environmental concerns.

Some companies, including Maersk, are betting on green methanol generated using renewable energy. Methanol is considered the better option in the short term because existing ships can be retrofitted to run on it. Ammonia, in contrast, must be stored under pressure or at extremely cold temperatures.

"The trade-off that anyone raising finance has now is: 'Do I build a cheaper asset now with the anticipation of retrofitting it in five years' time to ammonia or do I build a more expensive asset now, with that premium at risk because I might be betting on the wrong fuel?'" said Tristan Smith, an expert in shipping at UCL Energy Institute.

"As a shipowner, you are taking a risk... there is no true certainty, including on the future mitigation policy," said Fricaudet.

"What can you do as a ship owner when no one knows what the regulations are going to be in 10 years' time?" said Maren Brandes, a lawyer at Watson Farley & Williams who specializes in advising international banks on ship finance matters.

Shipping is a fragmented industry involving many stakeholders: from banks and financiers to fuel providers, shipbuilders and insurers.

"You need a lot of things to line up to get a viable, investable project: a customer who's going to pay a premium, you need to [find] a geographical location that has a sympathetic government and the right conditions for making green ammonia, and then the financier, insurer and owner

with all the right open-mindedness to risk an opportunity," said Smith.

Part of the funding for sustainable shipping "should come from public finance because it's hard to expect private actors to take on all the risks," said Fricaudet.

The European Union is leading the way in financing green shipping projects, said Nishatabbas Rehmatulla, a senior research fellow at UCL's Energy Institute. Korea and Japan, two of the world's biggest shipbuilders, are also putting some money into building vessels to run on zero-emission fuels, said Fricaudet.

As part of its "Fit for 55" package, the EU has invested \$5.3 billion in sustainable and efficient transport, part of which will go towards green shipping initiatives, such as upgrading on-shore power supply at ports to help docked ships reduce their emissions.

The bloc has launched the FuelEU Maritime initiative, which aims to increase the uptake of low-carbon and renewable shipping fuels. But experts say it promotes the use of liquified natural gas (LNG), which is primarily composed of methane. Burning it should, in theory, result in lower greenhouse gas emissions than heavy fuel oil, but marine engines struggle to completely combust it, meaning methane, a more potent greenhouse gas than carbon dioxide, can escape unburned into the atmosphere.

The EU has spent more than \$500 million on bunkering infrastructure for LNG ships.

Most public and private investment is currently going to ships running on LNG. "There has been a huge uptake [of LNG]. Many shipowners are putting their earnings into LNG ships, and a lot of banks are giving loans to LNG [projects]," said Fricaudet. "But it's not a zero-carbon option. Those ships will become stranded assets because using LNG as a marine fuel

hangi yakıtın kullanılacağı konusunda bir fikir birliği olmamasıdır. Masada birkaç seçenek var, ancak hepsi farklı teknolojiler ve gemiler gerektiriyor.

Yakıldığında CO2 salmayan bir nitrojen ve hidrojen bileşimi olan amonyak, uzun mesafelerde kargo taşıyan konteyner gemileri için en iyi uzun vadeli seçenek olarak kabul ediliyor. Ancak uzmanlar, önemli güvenlik ve çevresel kaygıları gidermek için önce güvenlik protokollerinin uygulanması gerektiğini söylüyor.

Maersk dahil bazı şirketler, yenilenebilir enerji kullanılarak üretilen yeşil metanol üzerinde duruyor. Metanol, kısa vadede daha iyi bir seçenek olarak kabul ediliyor çünkü mevcut gemiler, metanol kullanılabilir şekilde uyarlanabiliyor. Aksine amonyak, basınç altında veya aşırı soğuk derecelerde saklanmalıdır.

UCL Enerji Enstitüsü'nde denizcilik uzmanı olan Tristan Smith; "Finansmanı artıran herhangi birinin şu anda sahip olduğu hasıla ve maliyet dengesi şudur: 'Beş yıl içinde amonyağa uyarlama beklentisiyle şimdi daha ucuz bir varlık mı inşa edeceğim yoksa bu prim risk altındayken şimdi daha pahalı bir varlık

mı inşa edeceğim?..yanlış yakıt üzerine oynuyor olabilirim" ifadesini kullandı.

Fricaudet, "Bir armatör olarak risk alıyorsunuz... gelecekteki azaltma politikası da dahil olmak üzere gerçek bir kesinlik yok" dedi.

Watson Farley & Williams'ta uluslararası bankalara gemi finansmanı konularında danışmanlık yapmakta uzmanlaşmış bir avukat olan Maren Brandes; "10 yıl sonra regülasyonların ne olacağını kimse bilemez iken bir armatör olarak ne yapabilirsiniz?" sorusunu sordu.

Denizcilik sektörü, bankalar ve finansörlerden yakıt sağlayıcılarına, gemi inşacılara ve sigortacılara kadar birçok paydaşı içeren parçalanmış bir endüstridir.

Tristan Smith; "Uygun, yatırım yapılabilir bir proje elde etmek için sıraya girmek için birçok şeye ihtiyacınız var; prim ödeyecek bir müşteri, yeşil amonyak yapmak için doğru koşullara sahip bir coğrafi konum ve destek verecek bir hükümet bulmanız gerekiyor, sonrasında ise bir fırsatı riske atmak için açık görüşlü bir finansör, sigortacı ve mal sahibi bulmalısınız" dedi.

Fricaudet, sürdürülebilir deniz taşımacılığı finansmanının bir kısmının

kamu finansmanından gelmesi gerektiğini çünkü özel aktörlerin tüm riskleri üstlenmesini beklemenin zor olduğunu dile getirdi.

UCL Enerji Enstitüsü'nde kıdemli araştırma görevlisi olan Nishatabbas Rehmatulla, Avrupa Birliği'nin yeşil denizcilik projelerini finanse etmede öncülük ettiğini söyledi. Fricaudet, dünyanın en büyük gemi yapımcılarından ikisi olan Kore ve Japonya'nın da sıfır emisyonlu yakıtlarla çalışacak gemiler inşa etmek için biraz yatırım yaptığını ifade etti.

"55'e Uygunluk" paketinin bir parçası olarak AB, sürdürülebilir ve verimli ulaşımına 5,3 milyar dolar yatırım yaptı; bunun bir kısmı, limanlarda karadaki güç kaynağının yükseltilmesi gibi demirli gemilerin emisyonlarını azaltmasına yardımcı olacak yeşil denizcilik girişimlerine gidecek.

Blok, düşük karbonlu ve yenilenebilir denizcilik yakıtlarının alımını artırmayı amaçlayan FuelEU Denizcilik girişimini başlattı. Ancak uzmanlar, esas olarak metandan oluşan sıvılaştırılmış doğalgazın (LNG) kullanımını teşvik ettiğini söylüyor. Bunu yakıt olarak kullanmak, teorik





is not compatible with the decarbonisation of the shipping industry.”

The global fleet running on LNG risks financial losses of \$850 billion by 2030, according to a study carried out by Fricaudet and other researchers at UCL. The full value of this risk would not be realized if the LNG-fuelled vessels were retrofitted to run on zero-emissions fuels, such as ammonia, the analysis concluded. In this scenario, the financial loss is estimated at around 15-25 percent of the vessels’ value, between \$129-\$210 billion.

#### **ALIGNING FINANCE WITH CLIMATE TARGETS**

The alignment of climate targets within shipping finance is enshrined in the Poseidon Principles, launched in 2019. They establish a global framework for financial institutions to monitor and assess whether their shipping investments align with IMO targets. Currently, 30 banks and 17 marine insurers are signatories. They are required to calculate vessels’ carbon intensity and disclose it in their portfolios.

“It’s a transparency tool and information is key,” said Brandes. “It will enable the lender not only to [see] themselves what their final portfolio looks like but also to take a view on what they are willing to invest in going forward.”

“The impact is not immediate, but it will change the market,” she added.

But the principles don’t require ship owners to reduce their emissions. “It’s a commitment to report, not to reduce anything,” said Rehmatulla.

The focus is on disclosing CO2 emissions, rather than all greenhouse gas emissions, including methane, which means that “LNG [ships] score well so

far in comparison to other ships,” said Fricaudet.

But the financing rules may become more stringent in coming years. Marine insurers are pushing for the Poseidon Principles to adopt a net zero by 2050 target.

The head of the Poseidon Principles said last month that they would adopt an emissions reduction trajectory in line with net zero as soon as the IMO sets this long-term goal.

“The urgency is clear. Because of the role that shipping plays in the global economy, we must accelerate our ambition towards the Paris Agreement’s 1.5C temperature goal,” Michael Parker, chair of the Poseidon Principles for Financial Institutions, told the Global Maritime Forum at a briefing session.

“This new ambition will allow the Poseidon Principles to continue playing our role in incentivising and supporting the decarbonisation of shipping,” said Parker.

This highlights that IMO regulations and internationally agreed emissions targets will be the driving force behind finance for sustainable shipping, experts say.

“Because financing happens on such an individual basis, I don’t think that the way you direct funding will be a game-changer,” said Brandes. “It has to come through regulations.”

“A strong signal from the IMO is all we need at this point,” said Rehmatulla. “If the IMO says in the next round ‘we are now aiming for 100 percent decarbonization by 2050’, that in itself would have a

significant impact on how the sector then proceeds...at the moment the 50 percent target is still giving people some wiggle room.”

But a standalone long-term target isn’t sufficient to drive change, said Smith.

“The thing that really changes aligning shipping towards 1.5C for me is not the 2050 target but the 2040 target, in combination with the 2030 goal,” he said, noting that to be aligned with keeping warming well below 1.5C, the world needs to halve its emissions by 2030.

“The reality is that we will overshoot the 2030 target, and then we’ll need to do 90 percent or 95 percent reductions by 2040,” said Smith. The IMO’s current short-term measures, which focus on reducing ships’ carbon intensity and improving efficiency, are “grossly misaligned” with what is needed to achieve the long-term goal, said Rehmatulla.

Including maritime emissions under the European Union’s emissions trading scheme (ETS) from 2023 could also be a “huge game-changer,” said Brandes.

When the measure comes into force, shipowners, regardless of the flag they fly, will have to buy carbon allowances to cover all emissions during voyages in the EU and half of those generated by international voyages that start or finish at an EU port.

“The ETS would have a real financial impact with a penalty that is €110 per tonne of CO2 or higher, and with a price of carbon that is €90 per tonne of CO2 or higher, especially for longer voyages if from 2028 non-EU emissions are included,” said Brandes. ■

olarak, ağır yakıttan (HFO) daha düşük sera gazı emisyonları ile sonuçlanmalıdır, ancak gemi makineleri onu tamamen yakmakta zorlanır, yani karbondioksitten daha güçlü bir sera gazı olan metan, yanmadan atmosfere karışabilir.

AB, LNG gemileri için yakıt ikmali altyapısına 500 milyon dolardan fazla harcadı.

Çoğu kamu ve özel yatırım şu anda LNG ile çalışan gemilere gidiyor. Fricaudet; “[LNG’nin] büyük bir alımı oldu. Birçok armatör kazançlarını LNG gemilerine yatırıyor ve birçok banka LNG’ye [projelere] kredi veriyor.” ifadelerini kullanarak devam etti; “Ama bu sıfır karbonlu bir seçenek değil. LNG’nin deniz yakıtı olarak kullanılması, denizcilik endüstrisinin karbondan arındırılmasıyla uyumlu olmadığı için bu gemiler atıl varlıklar haline gelecek”.

Fricaudet ve UCL’deki diğer araştırmacılar tarafından yürütülen bir araştırmaya göre, LNG ile çalışan küresel filo, 2030 yılına kadar 850 milyar dolarlık mali kayıp riski taşıyor. Analiz, LNG yakıtlı gemilerin amonyak gibi sıfır emisyonlu yakıtlarla çalışacak şekilde yeniden donatılması durumunda bu riskin tam değerinin gerçekleşmeyeceği sonucuna vardı. Bu senaryoda, mali kaybın gemilerin değerinin yaklaşık yüzde 15-25’i, 129-210 milyar dolar arasında olduğu tahmin ediliyor.

### FINANSMANI İKLİM HEDEFLERİYLE UYUMLU HALE GETİRMEK

Denizcilik finansmanı içindeki iklim hedeflerinin uyumu, 2019’da başlatılan Poseidon İlkelerinde yer almaktadır. Bu ilkeler, finans kuruluşlarının denizcilik yatırımlarının IMO hedefleriyle uyumlu olup olmadığını izlemeleri ve değerlendirmeleri için küresel bir

çerçeve oluşturur. Şu anda 30 banka ve 17 deniz sigortacısı imzacıdır. Gemilerin karbon yoğunluğunu hesaplamaları ve portföylerinde açıklamaları gerekiyor.

Brandes, “Bu bir şeffaflık aracı ve bilgi çok önemli” dedi. “Borç verenin yalnızca nihai portföyünün neye benzediğini [görmesini] değil, aynı zamanda ileriye dönük olarak neye yatırım yapmak istediklerine dair bir görüş almasını da sağlayacaktır” diyerek; “Etki hemen değil, ancak pazarı değiştirecek” diye ekledi.

Ancak İlkeler, gemi sahiplerinin emisyonlarını azaltmasını gerektiriyor. Rehmatulla bu konuda; “Bu, hiçbir şeyi azaltma değil, raporlama taahhüdü” dedi.

Fricaudet, odak noktasının metan dahil tüm sera gazı emisyonlarından ziyade CO2 emisyonlarını ifşa etmeye odaklandığını ve bunun da LNG gemilerinin diğer gemilere kıyasla şimdiye kadar iyi puan aldığı anlamına geldiğini söyledi.

Ancak finansman kuralları önümüzdeki yıllarda daha katı hale gelebilir. Deniz sigortacıları, Poseidon İlkelerinin 2050 yılına kadar net sıfır hedefi benimsemesi için bastırıyor.

Poseidon İlkeleri Başkanı geçen ay, IMO bu uzun vadeli hedefi belirlediği anda net sıfıra uygun bir emisyon azaltma yörüngesini benimseyeceklerini söyledi.

Parker; “Aciliyet belli. Denizciliğin küresel ekonomide oynadığı rol nedeniyle, Paris Anlaşması’nın 1.5C sıcaklık hedefine yönelik hedefimizi hızlandırmalıyız. Bu yeni hürs, Poseidon İlkelerinin denizciliğin karbondan arındırılmasını teşvik etme ve desteklemedeki rolümüzü oynamaya devam etmesine izin verecek” dedi.

Uzmanlar, bu durumun, IMO düzenlemelerinin ve uluslararası kabul görmüş emisyon hedeflerinin sürdürülebilir deniz taşımacılığı

finansmanının arkasındaki itici güç olacağını vurguluyor.

Brandes, “Finansman bireysel bazda gerçekleştiği için, finansmanı yönlendirme şeklinizin oyunun kurallarını değiştireceğini düşünmüyorum. Bunun yönetmeliklerle gelmesi gerekiyor” dedi.

Rehmatulla, “Bu noktada ihtiyacımız olan tek şey IMO’dan gelen güçlü bir sinyal. IMO bir sonraki turda ‘şimdi 2050 yılına kadar yüzde 100 karbonsuzlaştırmayı hedefliyoruz’ derse, bunun başlı başına sektörün o zaman nasıl ilerleyeceği üzerinde önemli bir etkisi olacaktır... Şu anda yüzde 50 hedefi hala insanlara biraz kıpırdanma veriyor”.

Ancak Smith, tek başına uzun vadeli bir hedefin değişimi yönlendirmek için yeterli olmadığını söyleyerek; “Benim için deniz taşımacılığının 1.5C’ye göre düzenlenecek şey 2050 hedefi değil, 2030 hedefi ile birlikte 2040 hedefidir” diyerek, dünyanın, küresel ısınmanın 1.5C’nin çok altında tutulmasıyla uyumlu hale getirilecek düzenlemelerin 2030 yılına kadar emisyonları yarıya indirmesi gerektiğini vurguladı.

Smith, “Gerçek şu ki, 2030 hedefini açacağız ve daha sonra 2040 yılına kadar yüzde 90 veya yüzde 95 azaltmamız gerekecek” dedi. Rehmatulla, IMO’nun gemilerin karbon yoğunluğunu azaltmaya ve verimliliği artırma odaklanan mevcut kısa vadeli önlemlerinin, uzun vadeli hedefe ulaşmak için gerekenlerle büyük ölçüde uyummadığını söyledi.


Brandes, Avrupa Birliği’nin 2023’ten itibaren emisyon ticaret planı (ETS) kapsamında deniz emisyonlarını dahil etmenin de oyun değiştirici olabileceğini söyledi.

Tedbir yürürlüğe girdiğinde, armatörlerin, bayrakları ne olursa olsun, AB’deki seferler sırasındaki tüm emisyonları ve bir AB limanında başlayan veya biten uluslararası seferlerden kaynaklanan emisyonların yarısını kapsayacak şekilde karbon tahsisatı satın almaları gerekecek.

Brandes; “ETS, bir ton CO2 başına 110 € veya daha yüksek bir cezanın, 2028’den itibaren AB dışı emisyonlar dahil edilirse, özellikle daha uzun seferler için, bir ton CO2 başına 90€ veya daha yüksek bir karbon fiyatının gerçek bir mali etkiye sahip olacağını belirtti “dedi. ■







**We Welcome  
You At Our  
Shipyard,  
With All our  
Empathy.**



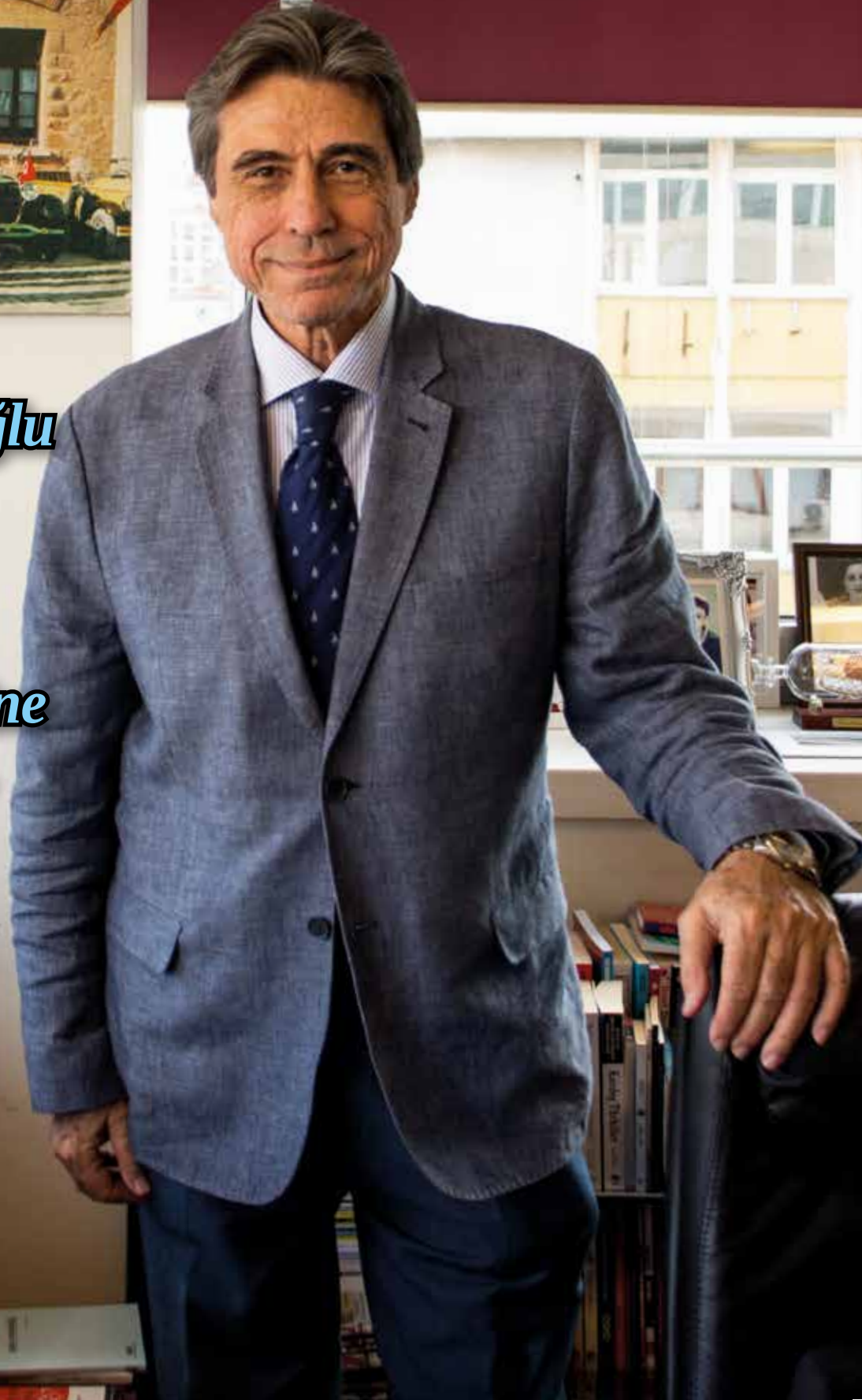
INEBOLU SHIPYARD  
IS APPROVED  
BY RUSSIAN CLASS

[www.inebolushipyard.com](http://www.inebolushipyard.com)





**“Karavelioğlu  
şirketinin  
kuruluşu  
1916 senesine  
dayanıyor”**





**INEBOLU SHIPYARD**  
KARAVELIOĞLU GROUP SINCE 1916

# İhsan Karavelioğlu

Interview by Nermin İstikbal

*Bu ayın özel röportajını sektörümüzün duayen isimlerinden Sayın İhsan Karavelioğlu ile yaptık. Karavelioğlu ailesi denizcilik sektörünün en köklü ailelerinden biri. Sayın İhsan Karavelioğlu ile, Karavelioğlu Denizcilik 'in 1916 yılına dayanan kuruluşundan başlayarak günümüze kadar olan sürecini de konuştuğumuz röportajımızı siz sevgili okuyucularımıza sunarız.*

*We had our exclusive interview this month with İhsan Karavelioğlu, one of the doyens of our industry. Karavelioğlu family is one of the most deep-rooted families of the maritime industry. To our dear readers we present our interview with Mr. İhsan Karavelioğlu, in which we talked about the progress of Karavelioğlu Shipping dating back to 1916, from its establishment to the present.*

**-SeaNews: Sayın İhsan Karavelioğlu, sizi daha yakından tanımak isteriz. Bize kendinizden bahsedebilir misiniz?**

- **İhsan Karavelioğlu:** 1951 yılının Eylül ayında Suadiye’de doğdum. Gerçek bir Kadıköylü olduğumu söyleyebilirim. İlkokulu Suadiye İlkokulu’nda (yeni adı Turhan Mediha Tansel İlkokulu) bitirdim. Ortaokul ve liseyi Işık Lisesi’nde okudum. 1969 yılında eğitim amacıyla İngiltere’ye gittim. 1975’te İngiltere’de okuduğum işletme bölümünden mezun olup yurda döndüm. 1975’ten sonra Amerika’ya master yapmaya gidecektim ancak o dönem babamın rahatsızlanması Türkiye’de kalmamı gerektirdi. O gün bu gündür de Türkiye’de işimizin başındayım. 1978 yılında evlendim, eşim Meral Karavelioğlu Marmara Üniversitesi İşletme Fakültesi mezunudur.

**- Aileniz ve ailenizin denizcilik geçmişi ile bir kurum olarak Karavelioğlu hakkında neler anlatabilirsiniz?**

- Ailenin hikayesi uzun ve anlamlı... Babam, dedemin yelkenli teknelerle İskenderiye’ye (Mısır) yük taşıdığını anlatırdı.

Babam İnebolu’ya 20 km mesafede yer alan Kastamonu’nun Bozkurt ilçesine bağlı İlişi köyünde doğdu. Annem Karadeniz Ereğli eşrafından Sönmez ailesinden olup, Sönmez Denizcilik sahibi Ziya Sönmez’in ablasıdır. Babam İlişi de büyümüş ve 14 yaşlarında kardeşiyle beraber İstanbul’a gelmişler. İki kardeş 2 sene bakkallık yapmışlar. Yani resmi olarak; elimizdeki bilgiler, belgeler ve anlatılanlara göre ilk kuruluşumuz 1916 senesine dayanıyor. Dolayısıyla 106 senelik bir kuruluşuz. Babamın lakabı ‘Gazcı Osman’. Nedenini özetleyecek olursak; (örneğin Shell 1923’te kuruldu Türkiye’de. Mobil de resmi olarak sanıyorum 1919-25 arasında kurulmuştu. Türk Petrol de sonra, 1940’larda kuruldu). Petrol şirketlerinin kurulmamış olduğu o dönemde babam Romanya’dan gaz ithal ediyor ve tenekelere doldurup satıyordu. Köylere tenekelerle gaz gönderiyordu. Dolayısıyla Gazcı Osman denince akıllara Osman Azmi Karavelioğlu gelirdi.

**- Sizin de geleceğinizi etkilediği üzere, babanız Osman Azmi Karavelioğlu’nun**

**denizciliğe geçişi nasıl oldu?**

-Bugaz ticareti babamlar dâbir oluşumun başlangıcı oluyor. Romanya’dan savaş gemisi satın alarak 60-70 tonluk bir tankere çeviriyorlar. Bu tanker ile motorin ikmal yapılmaya başlanıyor. Bu arada amcamı kaybediyoruz. O dönem 8 kardeşler ve 6 kardeşini babam bizzat kendisi okutuyor, evlendiriyor. Kardeşlerinden biri olan Yusuf Karavelioğlu ve İsmail Göksu

**‘Dedem, yelkenli gemilerle İskenderiye’ye yük taşırmış...’**

– İHSAN KARAVELİOĞLU



amcam (soyadımızın farklı olması, soy adı kanunu çıktığı dönemdeki iletişim kopukluğundandır.) ile sonraları birlikte de çalıştık. Ayrıca İsmail Göksu amcamız 1973 – 78 arası Yüksek Denizcilik Okulu Müdürlüğü yaptı.

Bu serüven devam ederken babam ahşap teknelere ortak oluyor ve yavaşça o gün koşullarında armatörlüğü de faaliyet alanına almış oluyorlar. 1950’lerde üç küçük tankerle yakıt ve yağ satılıyor (ortalama 60 ton). İlerleyen zamanlarda da Büyükdere ve Karaköy’de şubelerimiz

**‘1960’larda Marmara bölgesinin en büyük motorin ve madeni yağ tedarikçisiydik’**

– İHSAN KARAVELİOĞLU

## 'My grandfather transported cargo to Alexandria on sailboats...'

– İHSAN KARAVELİOĞLU



## 'We were the largest diesel and rock oil supplier in the Marmara region in 1960s'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

- **SeaNews: Dear İhsan Karavelioğlu, we would like to get to know you better. Can you tell us about yourself?**

- **İhsan Karavelioğlu:** I was born in September 1951 in Suadiye. I can say that I am a native of Kadıköy. I finished primary school at "Suadiye Primary School" (new name Turhan Mediha Tansel Primary School). I went to secondary and high school at Işık High School. In 1969, I went to the United Kingdom for education. I studied in England, graduated from the business department in 1975 and returned to my country. After 1975, I was going to go to the United States for my master's degree, but at that time my father's illness made me stay in Turkey. From then to now, I have been working on our business in Turkey. I got married in 1978, my wife Meral Karavelioğlu is a graduate of Marmara University Faculty of Business Administration.

- **What can you tell us about your family and your family's maritime history and Karavelioğlu as an institution?**

- The story of the family is long and meaningful... My father used to tell me that my grandfather was carrying cargo to Alexandria (Egypt) on sailboats.

My father was born in İlişi village of Bozkurt district of Kastamonu, which is 20 km from İnebolu. My mother is from the Sönmez family, from the notables of Karadeniz Ereğli, and is the elder sister of Ziya Sönmez, the owner of Sönmez Shipping. My father grew up in İlişi and they came to İstanbul with his brother at the age of 14. The two brothers had a grocery for 2 years. So officially; according to the information, documents and stories we have, our first establishment dates back to 1916. Therefore, we are a 106-year-old organization. My father's nickname is 'Gazcı Osman' (Gasser Osman). To summarize the reason; for example, Shell was founded in Turkey in 1923. Mobil was also officially founded between 1919-25, I think. Türk Petrol was founded later, in the 1940s. At that time, when the

oil companies were not established, my father was importing gas from Romania and filling it in tin cans and selling it. He was sending gas to the villages with tin cans. Therefore, when Gazcı Osman is mentioned, Osman Azmi Karavelioğlu was referred.

- **As it affected your future, how did your father Osman Azmi Karavelioğlu start a maritime business?**

- That gas trade was the beginning of a formation in my family. They bought a warship from Romania and turned it into a 60-70-tons tanker. With that tanker, diesel fuel was started to be supplied. Meanwhile, we had lost my uncle. At that time, my father personally put 8 siblings through education and had 6 siblings get married. Later, we worked together with two of his brothers, my uncles Yusuf Karavelioğlu and İsmail Göksu (The fact that our surname is different is due to the lack of communication at the time the surname law was enacted.)

Then, my father became a partner in wooden boats and they slowly included ship ownership in their field of activity. In the 1950s, with three small tankers fuel and oil were being sold, 60 tons on average. In following years, we had branches in Büyükdere and Karaköy until 2014. Then when we moved to Kadıköy, we were always in the same place at the office in our Karaköy address for 97 years.

During that time, we were the fuel and lubricant oil supplier to fishermen and shipowners. We were bunkering as it is called today. My father had become the largest supplier of diesel and oil in the Marmara region in the 1960s. Because he was a very honest person and tradesman. There were no checks or promissory notes, shopping used to be done purely on trust.

In addition, the wooden boats (pulling barges) that we had under the conditions of that day, which I have just mentioned, mostly continued their commercial activities in Turkish territorial waters, especially in Sinop, İğneada, Antalya; but also went to nearby countries such as Greece.

- **We heard the İTÜ DEFAMED story of the office in Karaköy. We would like to hear this from you as well?**

oluyor. Kadıköy'e geçtiğimiz 2014 yılına kadar "97 sene boyunca Karaköy adresimizdeki iş hanında" hep aynı yerdedik.

Geçirdiğimiz bütün o zaman sürecinde balıkçılar ve armatörlerin yakıt ve madeni yağ tedarikçisi idik. Bugünkü adıyla bunkercilik yapıyorduk. Babam 1960'larda Marmara bölgesinin en büyük motorin ve yağ tedarikçisi olmuştu. Çünkü hem çok dürüst hem çok esnaf bir insandı. Ne çek ne senet söz konusuydu, tamamen güven üzerine alışveriş yapılırdı.

Ayrıca az önce de bahsettiğim o günün şartlarında sahip olduğumuz ahşap tekneler (çektirme mavnalar) ki çoğunlukla Sinop, İğneada, Antalya başta olmak üzere Türk karasularında ticari faaliyetlerini sürdürseler de Yunanistan gibi yakın ülkelere de gidiyorlardı.

### - Karaköy'deki ofisin DEFAMED hikayesini duymuştuk. Bunu bir de sizden dinlemek isteriz?

- Evet, Karaköy'deki binanın bir de İTÜ Denizcilik Fakültesi Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği (DEFAMED) hikayesi var. Öyle ki Karavelioğlu ailesi olarak 97 yıl boyunca ikame ettiğimiz Karaköy'deki han aynı zamanda DEFAMED'in ilk merkezidir. DEFAMED'in kurulma fikri bilindiği üzere U.S.A Marshall yardım planı çerçevesinde Amerika'dan alınan gemileri getirmek için sefere çıkan YDO mezunları tarafından M/S BAKIR gemisinde Kuzey Atlantik üzerinde çıkıyor. Ancak fikir hayata geçirildiği esnada İstanbul ili Dernekler Masası kurulacak derneğin adresini talep ediyor. Kaptan Namık Asena kendi evini adres olarak vermek istese de ikametgâh adresinin kullanılmayacağı belirtiliyor. Merkezi konumlarda da kira masraflarını karşılayacak gelir yok. Dolayısıyla üye kaydedilemiyor ve aidat toplanamıyor. Daha sonra ise ortak arkadaşları vasıtasıyla babam Osman Azmi Karavelioğlu'nun kira bedeli talep etmeksizin ofisinin üst katını DEFAMED'e tahsis etmesiyle 1949 yılında dernek kuruldu. DEFAMED bu konu ile ilgili üç yıl önce bizi plaket ile ödüllendirdi.

## 'Ne çek ne senet söz konusuydu, tamamen söz ve güven üzerine alışveriş yapılırdı'

- İHSAN KARAVELİOĞLU



### - Armatörlük serüveniniz nasıl başladı?

- Ağabeyim İlhan Karavelioğlu'nun denizcilik camiasında çok emeği vardır. 1960 yılında İktisat Fakültesini bitirip 1962 de şirkete katılan Ağabeyimin genç vizyonu ve enerjisi ile yeni projelere başlandı.

1968 senesinde 850 tonluk "Bozkurt-1" isimli tankeri inşa ettik. İnşası 2 sene kadar sürdü. O gemi direkt Mobil'e kiralandı. Sonra 1974 senesinde 700 tonluk "Karaveli" isimli tankeri inşa ettik.

Küçük yakıt ikmal tankerlerini yukarıda belirttiğimiz üzere önceki yıllardan itibaren inşa edip kullanıma sokmuştuk. Onlar zaten bir yandan faaliyetlerini sürdürüyorlardı. Karaveli tankerini inşa ettikten sonra, o günün şartlarını çok iyi hatırlıyorum 1974 yılında adalara su taşıyorduk. Yani ilk işimiz Marmara'daki adalara su taşımaktı. Sonrasında BP, Shell, Mobil ve Petrol ofisi bizi kiralamaya başladı.

Bu sırada seneler geçti. Ben 1975'de yurt dışından dönmüş ve tam zamanlı olarak şirketimizde çalışmaya başlamıştım.

## 'DEFAMED'in ilk merkezi Karaköy'de 97 yıl ikame ettiğimiz ofistir'

- İHSAN KARAVELİOĞLU

## 'There were no checks nor bills, it was purely on trust and words'

– İHSAN KARAVELİOĞLU



- Yes, the building in Karaköy also has the story of the İTÜ Maritime Faculty Alumni Association(DEFAMED). So much so that, like the Karavelioğlu family, the commercial building in Karaköy, where we have resided for 97 years, is also the first center of DEFAMED . As it is known, the idea of establishing DEFAMED is launched on the North Atlantic on the ship M/S BAKIR by the graduates of Merchant Marine Academy (YDO), who set out to bring the ships purchased from America within the framework of the

U.S.A Marshall aid plan. However, at the time of the idea being implemented, the İstanbul Province Associations' Desk requested the address of the Association to be established. Although Captain Namık Assena wanted to give his own home address, it was stated that his residence address could not be used. In central locations, there was no income to cover the rental costs. Therefore, members could not be registered and dues could not be collected. Later on, the association was founded in 1949, when my father Osman Azmi Karavelioğlu allocated the upper floor of his office to DEFAMED through his mutual friends, without demanding rent.

DEFAMED awarded us with a plaque three years ago on this subject.

### - How did your adventure as a shipowner begin?

- My brother İlhan Karavelioğlu had a lot of work in the maritime community. New projects were started with the young vision and energy of my brother, who graduated from the Faculty of Economics in 1960 and joined the company in 1962.

In 1968, we built the 850-tons "Bozkurt-1" tanker. It took about 2 years to build. That ship was leased directly to Mobil. Then in 1974 we built the 700-tons tanker called "Karaveli". As we mentioned above, we have built and put into use small refueling tankers since previous years. They were already operating.. After building the Karaveli tanker, I remember very well the conditions of that day. We

were carrying water to the islands in 1974. So our first job was to carry water to the islands in the Marmara Sea. Then BP, Shell, Mobil and Petrol Ofisi started chartering us.

In the meantime, years passed. I returned from abroad in 1975 and started to work full time in our company. I went to the military in 1980. At that time, the Göksu tanker was received in Singapore. The 16 thousand-tons tanker was an important tonnage for Turkey in those years. We have completed some repairs there. The late Tahir Sarıoğlu, as our

first captain, went to Singapore to take delivery of the Göksu tanker, taking permission from Turkish Cargo Lines in 1982-1983. After that, the personnel system gradually settled.

Göksu tanker carried Shell's oil transported on the Dörtyol-Mersin line for approximately 16 years. Later, in 1992, we took delivery of the 118 thousand tons Osman Azmi tanker from the Houston Port of America. My father's name was given to the ship. Unfortunately, my father had already passed away at that time. Even though we sold it after DİTAŞ decided not to operate old ships, we realized that we were wrong, because that year, the Türk Petrol ship burned down while it was being repaired, and unfortunately Turkey was left without a tanker. It was also a strategic mistake for the country. Then we sold our Göksu tanker abroad in 2003.

As of 2004, we started to build new ships. First we built a double class ship (BV and Rina) and sold it to the Italians. Then we built two more German-class ships and sold them to the Germans. These were all dry cargo ships. The first was 7400 DWT and the others were sister ships of 5400 DWT.

On the other hand, I have to share the following information. In 1982, during the Ulusu government, we bought the Göksu tanker. At that time, 45 ships were taken to Turkey. We purchased the second ship. I think Mr. Uğur Mengencioğlu bought about 10 ships. We also used this incentive loan, but it is very interesting that we could not find personnel to employ. Because most of them were working for Turkish Cargo

## 'The first headquarters of DEFAMED is the office in Karaköy, where we have resided for 97 years'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

1980 senesinde askere gittim. O sırada Göksu tankeri Singapur'da teslim alındı. 16 bin tonluk tanker o yıllarda Türkiye için önemli bir tonaj idi. Orada birtakım tamirlerini tamamladık. Rahmetli Kapt. Tahir Sarıoğlu 1982-1983 yıllarında bizim ilk kaptanımızdı. Deniz Nakliyat'tan izin alarak Göksu tankerini teslim almak üzere Singapur'a gitti. Sonrasında ise yavaş yavaş personel sistemi oturdu.

Göksu tankeri, yaklaşık 16 yıl Shell'in Dörtyol - Mersin hattındaki petrol taşımalarını yapmıştır. Daha sonrasında 1992'de 118 bin tonluk Osman Azmi tankerini Amerika Houston Limanı'ndan teslim aldık. Babamın ismi verildi. Babam o dönemlerde maalesef rahmetli olmuştu. Sonrasında DİTAŞ'ın eski gemi çalıştırmama kararı almasıyla elden çıkardysak da, yanlış yaptığımızı anladık, çünkü o sene Türkiye Petrolleri gemisi tamirdeyken yandı ve maalesef Türkiye tankersiz kaldı. Ülke açısından da stratejik bir hataydı. Sonra Göksu tankerimizi de 2003 senesinde yurt dışına sattık.

2004 yılı itibari ile yeni gemi inşaya başladık. Önce bir tane çift klaslı gemi inşa ettik (BV ve Rina) ve İtalyanlara sattık. Sonra iki tane daha Alman klash

gemi inşa ederek Almanlara sattık. Bunların hepsi kuru yük gemileriydi. İlki 7400 DWT diğerleri 5400 DWT kardeş gemilerdi.

Diğer yandan şu bilgileri de paylaşmalıyım. Göksu tankerini, 1982 senesinde, Ulusu hükümeti döneminde, satın aldık. O dönemde Türkiye'ye 45 tane gemi alındı. İkinci gemiyi biz aldık. Zannediyorum 10'a yakın gemiyi de Uğur Mengeneçioğlu Bey aldı. Biz de bu teşvik kredisini kullandık fakat çok ilginçtir çalıştıracak personel bulamıyorduk. Çünkü çoğunluk Deniz Nakliyat'ta çalışıyordu. Büyük bir personel krizi yaşandı, benzer kriz de daha sonra 86'larda bu sefer turizmde yaşandı. Turizme yatırım indirimi çıkmıştı. Yani arsaya devlet veriyordu inşaatı üzerine yapıyordunuz, yer sizin oluyordu ancak ne müdür ne de garson eğitilmiş iş gücü yoktu. Büyük sıkıntılar çekildi o dönemlerde de.

Bu iki teşvik olayı Türk denizciliği ve Türk turizminin dünyada yer edinmesinin kilometre taşlarıdır.

### - Personel sıkıntısının önüne geçişte büyük rol oynayan denizcilik eğitimi konusunda

## 'Her seviyede deniz insanı yetiştirmek zorundayız'

- İHSAN KARAVELİOĞLU  
değerlendirmeleriniz nelerdir?

- TÜDEV'in kuruluşunda ağabeyim İlhan Karavelioğlu'nun büyük emeği vardır ve kurucularındandır. Personel sıkıntısına TÜDEV ile kısa vadeli çözüm arandı. Sonrasında TÜDEV Deniz Ticaret Odası'nın güçlü desteği ile Piri Reis Üniversitesi'ne dönüştü. Daha sonra başka üniversitelerde de denizcilik fakülteleri açıldı. Dolayısıyla kaptan, mühendis ve işletmeci yetiştiren farklı fakülteler açıldı. Fakat hala liderliği İTÜ Denizcilik Fakültesi götürüyor. Piri Reis de güçlü bir şekilde yarışa katıldı. Son yıllarda özel kurslara yetki verildi. İyi elemanlar imtihanlara girip meslekte açığı doldurabildiler. 2007'lerde biz de Karavelioğlu Grubu olarak katkılarımızla







## THE BEST STOCKIEST SHIP SPARE PARTS TRADER IN TURKEY

MAIN ENGINE SPARE PARTS  
AUXILIARY ENGINE SPARE PARTS  
GEAR BOX PARTS  
TURBO CHARGER & SPARE PARTS  
SEPERATORS  
PUMP PARTS  
GOVERNOR & PARTS  
AIR COMPRESOR PARTS  
STERN TUBE & SEAL SET  
AIR COOLER & HEAT EXCHANGERS  
DECK EQUIPMENTS  
NAVIGATION EQUIPMENTS  
TOOLS & MEASUREMENT DEVICES  
ELECTRICAL EQUIPMENTS & PARTS

## OVERHAUL & RECONDITIONING SERVICES AT WORKSHOP AND ON-SITE

MAIN ENGINE OVERHAUL  
AXUILIARY ENGINES OVERHAUL  
GEARBOXES OVERHAUL  
TURBOCHARGER OVERHAUL  
PISTON RECONDITIONING  
VALVE AND VALVE SEAT RECONDITIONING  
CYLINDER LINER HONING  
ULTRASONIC CLEANING  
ELECTRICAL AND ELECTRONICAL REPAIR  
AFTER SALE SERVICES

SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING



[yafdiesel.com.tr](http://yafdiesel.com.tr)  
0090 216 494 49 02  
[info@yafdiesel.com.tr](mailto:info@yafdiesel.com.tr)



ve mücadelemizle, Denizcilik Meslek Lisesi ve İnebolu Denizcilik Meslek Yüksek Okulu'nun kurulmasını sağladık. Dolayısıyla insan kaynakları çoğaldı. 1982'de 1.500.000 DWT olan ülke tonajımız, 1985 senesinde teşviklerden sonra yaklaşık 4.500.000 DWT'a çıktı. Yani yukarıda bahsettiğimiz üzere teşvikler sayesinde tonaj yaklaşık 3 misline çıkmıştır. Şu anda da yanılmıyorsam Türk filosu 30.000.000 DWT'lerdedir. Diğer bir ayrıntı da 2000'lerde tonajın yüzde 10'u yabancı bayrak yüzde 90'ı Türk bayraktayken günümüzde yüzde 15'i yerli geri kalanı yabancı bayrakta, bunun bir sebebi de personel problemleri. Geldiğimiz noktada armatörlük sektörü çok ilerledi ancak daha da zorlaştı. Şartları daha kolaylaştırmak için mutlaka çok miktarda her seviyede deniz insanı yetiştirmek zorundayız. Bu insanlarımızı kaliteli yetiştirebilirsek uluslararası

## 'Römorkör ve yat imalatında ilerleyeceğiz'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

denizcilik camiasına ihraç da edebiliriz.

### - Tersane işine nasıl başladınız?

- Babamızdan aldığımız kültürle, Ağabeyim İlhan Karavelioğlu'ndan memleketimize katkı sağlamak ve istihdam yaratma düşüncesi oluştu. Ben, tersane işine sıcak bakmamakla beraber destek verdim. Dönemin Tersaneler Genel Müdürü Sayın Sami Kabaş o günlerde ağabeyimden tersaneyi başlatması üzere söz almış. Abim de söz verince sözünden dönmedi ve 2008 senesinde İnebolu Tersanesini faaliyete geçirdik. O dönem, Kastamonu havaalanı yatırımından sonraki en büyük, en montantlı yatırımdı. Sayemizde İnebolu ve ülkemiz önemli bir yatırıma kavuştu. Alman bir kuruluşa tersane projesi yaptırдық. 2008 yılında yaşanan kriz tersanemizi olumsuz etkilese de Karadeniz Bölgesindeki Türk sularının havuzlu tek tersanesi olarak büyük bir mücadele verdik. Fuarlar, tanıtımlar derken yolumuza devam ediyoruz. Ancak artık römorkör ve yat inşasına doğru geçmeye karar verdik. Tersanemizde 2022 yılında 15 çeki kuvvetinde yeni bir römorkör yaparak hizmete soktuk. Yeni hedefimiz daha büyük tonajlı römorkörler yapmaktır. Sonuç olarak; İnebolu da tersane yatırımı yapmamızın nedeni

yalnız doyduğumuz yerde değil, ihtiyacı da olan doğduğumuz yere de sahip çıkma bilinci.

### - Denizciliğin dışında inşaat işlerinizden de bahsedebilir misiniz? Bu alanda hala devam ediyor musunuz?

- Evet, 1983-2005 yılları arasında bir taraftan, grup dışında, uluslararası ticaret yaptım. İnşaat işlerimiz oldu, bundan sonra da olabilir. 1996-1998 yıllarında ben Bodrum Gümüşlük'te 50 villalık çok popüler olan "Karya Evleri" sitesini yaptım. Hala çok sevilen, beğenilen özel bir projedir.

O dönemlerde ben de projeci olduğumu

## 'Yönetim danışmanlığında pratik ve ekonomik yazılımlar geliştiriyoruz'

– İHSAN KARAVELİOĞLU



Lines. There was a major personnel crisis,

## 'We have to train seafarers at all levels'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

and a similar crisis was experienced later around 1986, that time in tourism. There was an investment discount in tourism. In other words, the state was giving the land, people were doing the construction, the place was theirs, but neither there was a manager nor a waiter, nor any trained workforce to be employed. There were great troubles at that time, too. Those two incentive events were the milestones for Turkish maritime and Turkish tourism to gain a place in the world.

### - What are your evaluations on maritime education, which plays a major role in preventing personnel shortages?

- My brother İlhan Karavelioğlu contributed greatly to the establishment of TÜDEV and is one of its founders. A short-term solution was sought with TÜDEV for the personnel shortage. Later TÜDEV, with the strong support of the Chamber of Shipping, was turned into Piri

Reis University. Later, maritime faculties were opened in other universities. Therefore, different faculties were opened to train captains, engineers and managers. However, İTÜ Maritime Faculty still leads. Piri Reis University also participated in the race strongly. Private courses have been authorized in recent years. Good employees were able to take the exams and fill the gap in the profession. In 2007, we, as Karavelioğlu Group, ensured the establishment of Maritime High School and İnebolu Maritime Vocational High School with our contributions and support. Therefore, human resources increased. Our country's tonnage, which was 1,500,000 DWT in 1982, increased to approximately 4,500,000 DWT in 1985 after the incentives. In other words, as we stated above, thanks to the incentives, the tonnage has almost tripled. If I'm not mistaken, the Turkish fleet is at 30,000,000 DWTs at the moment. Another detail is that while 10 percent of the tonnage was in the foreign flag and 90 percent in the Turkish flag in the 2000's; today 15 percent is in the domestic and the rest is in the foreign flag, one of the reasons for it is personnel problems.. At this point, the shipping industry has advanced a lot, but it has become more difficult. To make things easier, we definitely have to train large numbers of all-level seafarers. If we educate and raise these people with quality, we can export them to the international maritime community.

### - How did you start the shipyard business?

- With the culture we took from our father, the idea of contributing to our country and creating employment came from my brother İlhan Karavelioğlu. Although I did not take kindly to the shipyard business, I supported it. Mr. Sami Kabaş, General Manager of Shipyards at the time, took the word from my brother to start the shipyard in those days. When my brother promised, he did not break his promise and in 2008, we started the İnebolu Shipyard. At that time, it was the biggest investment after the Kastamonu airport investment. Thanks to us, İnebolu and our country have gained an important investment. We had a German company do a shipyard project. Although the crisis in 2008 had a negative impact on our shipyard, we put up a great struggle as the only shipyard in Turkish waters with a pool in the Black Sea Region. With fairs and promotions, we continued on our way. But now we decided to move towards tugboat and yacht construction. In 2022, we built a new tugboat with 15

## 'We will advance in the manufacture of tugboats and yachts'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

## 'Türkiye özel yapım gemilerde çok ileride'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

keşfettim! Dolayısıyla çok esnek bir proje yaratabildim. Çok da güzel bir proje oldu. O dönem 1998 krizi çıkmasına rağmen villalarımızı bitirdik. Biz 1996'da inşaata başladık ve 1998'de bitti, satışlar birkaç sene sürdü.

Ayrıca programcılığa adım attık, yönetim danışmanlığında pratik ve ekonomik yazılımlar geliştiriyoruz

### - Tersanecilikte Türkiye'nin dünyadaki yeri ile ilgili görüşlerinizi alabilir miyiz?

- Tersanecilikte gördüğümüz şu ki, "tamirde" her tonajda kalite, maliyet ve zaman bakımından dünya lideriyiz. Yeni gemi inşasında 40.000 DWT'e kadar rekabet edebiliyoruz. Bunun üzerinde de Çin, Kore ve Japonya bizden daha rekabetçiler. Onlar otomasyonu daha iyi uyguluyorlar. Tersanecilik bir araba üretim merkezi (seri üretim) gibi çalışmıyor. Yine de Japonya'da veya Kore'de tonajı söylediğiniz zaman onlar size projeyi veriyorlar çünkü sistemi kısmen araba (seri imalat) imal eder gibi oturmuşlar, dolayısı ile otomasyon gücü büyük tonajlarda bu ülkeleri gemi inşada daha rekabetçi kılıyor.

Diğer yandan Türkiye özel yapım gemilerde çok ileride. Bunlar römorkörler, özel tasarım gemiler, tankerler, balıkçı gemileri, platform destek gemileri, askeri gemiler ve yatlar olarak sıralanabilir. Diğerlerinin acaba yapar mıyız diye düşündüğü bu özel gemileri fevkalade kalitede inşa edip dünyaya satıyoruz. Bunda 2004-2008 dönemindeki çok olumlu konjonktürün de katkısı oldu.

Fakat keşke Adana, Mersin, Antalya ve Ege'de de bizim daha fazla tersanelerimiz olsaydı, döviz gelirlerimiz daha farklı olurdu. Magosa'daki tersane Adanın zor tedarik şartlarına rağmen başarılı bir şekilde devam ediyor. Karadeniz'de de öncülüğü biz yaptık. Fakat armatörlere Karadeniz'de en iyi şekilde hizmet verildiğini pek anlatamadık. İkmal

konusunda korkuyorlardı. Bir de gemiyi tamirde görme isteği var! İnebolu veya Çanakkale olunca o biraz daha zor oluyormuş gibi bir algı var. Almanya ya da Hollanda'ya baktığımızda ülkenin her tarafına dağılmış tersaneler görürsünüz. Türkiye'de olduğu gibi kümelenme dünyada yoktur. Bu bir avantaj ancak

olarak bakıyoruz. Başarılı bir projenin tarifi mutabık kalınan "fiyat, zaman ve kalitedir". Hedeflenmesi gereken nerede yapıldığı değil, tamirin başarılı bir şekilde neticelenmesidir. Eğer tamir iyi yapıldıysa ancak zaman kaybı varsa bu başarılı bir proje olamaz. Biz tamire bu şekilde baktığımız için bizim müşterimiz,



armatörler organizasyonlarını buna göre değerlendirmemeliler. Bakılması gereken tersanelerde kaliteli hizmet verilip verilmediği ve fiyat olmalı. Burada konfor mu arıyoruz yoksa iyi bir tamiri en iyi fiyattan yapmayı mı istiyoruz? karar verilmesi gereken konu bu. Alışkanlıkların kırılması bu noktada zor oluyor. Biz yıllardır her tamire "proje"

yani armatörler mutlu ayrılıyor. Bu kaliteli proje yaklaşımımıza "yetkiliye çabuk ulaşılabilirliği" ilave ettik. Şahsen benim yurt içi / yurt dışı armatör olarak tersanelerde birçok tecrübem oldu. Bırakın tersane sahibini veya tersane genel müdürünü, ship manager dediğimiz kişiye bile ulaşmakta zorluk çekiyorduk. Biz de ben dahil 24 saat ulaşılabilir

towing forces and put it into service at our shipyard. Our new target is to make tugboats with larger tonnage. As a result; The reason why we invested in a shipyard in Inebolu is the awareness of protecting not only the place where we are satisfied, but also the place where we were born, which is in need.



**- Can you talk about your construction work besides maritime? Are you still continuing in this field?**

- Yes, between 1983-2005, outside the group, I also did international trade. We have had construction work, we may have

also in the future. In 1996-1998, I built the very popular “Karya Houses” site with 50 villas in Bodrum, Gümüşlük. It is still a very popular and admired special project.

At that time, I discovered that I was a project designer too! So I was able to create a very flexible project. It was a very nice project. Although the 1998 crisis broke out at that time, we finished our villas. We started construction in 1996 and finished in 1998, sales took a few years.

We also stepped into programming, we develop practical and economical software in management consultancy.

**- Can we get your opinions on the place of Turkish shipyards in the world?**

- In my opinion, we are the world leader in terms of quality, cost and time in every tonnage in “repair”. We can compete up to 40,000 DWT in new shipbuilding, above that tonnage China, Korea and Japan are more competitive than we are. They implement automation better. The shipyard does not operate like a car production center (mass production). However, when you say the tonnage in Japan or Korea, they give you the project because they set the system partly as if they were manufacturing cars (mass production), so the automation power makes those countries more competitive in shipbuilding in large tonnages.

On the other hand, Turkey is far ahead in custom-made ships. Those can be listed as tugboats, specially designed vessels, tankers, fishing vessels, platform support vessels, military vessels and yachts.

We build those special ships of exceptional quality and sell them to the world, while other countries still wonder whether they can build them or not. The

**‘We develop practical and economical software under management consultancy’**

– İHSAN KARAVELİOĞLU

very positive conjuncture in the 2004-2008 period also contributed to this.

But if only we had more shipyards in Adana, Mersin, Antalya and the Aegean, our foreign exchange revenues would be different. The shipyard in Famagusta continues successfully despite the difficult supply conditions of the island. We also pioneered in the Black Sea. However, we could not convince the shipowners that the best service was provided in the Black Sea. They were afraid of replenishment. And there is a desire to see the ship in repair! There is a perception that it is a little more difficult when it is Inebolu or Çanakkale. When you look at Germany or the Netherlands, you see shipyards scattered all over the country. As in Turkey, clustering does not exist in the world. This is an advantage, but shipowners should not arrange their organizations accordingly. What needs to be evaluated is whether the shipyard provides quality service and the price. The issue here is whether we are looking for comfort or a good repair at the best price. Habits are hard to break at this point. We have been looking at every repair as a “project” for years. The definition of a successful project is the agreement upon “price, time and quality”. What should be aimed is not where it was made, but the successful conclusion of the repair. If the repair is well done but delayed in terms of time, this cannot be called a successful project. Since we look at the repair in this way, our customers, namely

**‘Turkey is far ahead in custom-built ships’**

– İHSAN KARAVELİOĞLU



İlhan Karavelioğlu

Osman Azmi Karavelioğlu

olmayı hedefledik ve ulaşılabilirliği de 4. kalem olarak "başarılı proje faktörlerine" ekledik. Doktora gitmiş bir hastanın doktoruna bir daha ulaşamaması gibi bir şey bu...

#### - Müşteriler ağırlıklı olarak hangi ülkelerden?

- Tersanemize gelen müşterilerin yaklaşık yüzde 50'si yabancı ve çoğunluğu şu anda Rus. Nadiren de olsa Araplar geliyor. Pazarımız Karadeniz ağırlıklı dediğim gibi... Türkiye olarak tamir konusunda bana göre dünya lideriyiz çünkü hem hızlı hem iyi hem de zamanında yapıyoruz. Bir de coğrafi olarak çok merkezi konumdayız. Türkiye'nin bir ayda yaptığını Ruslar 2, Ukraynalılar 1,5 ayda yapıyor. Şimdi

ise savaştan dolayı hepten bozulmuş durumdadır. Şu anda savaş Türkiye'de denizciliğimize ve tersaneciliğimize yarım görünüyor maalesef.

Tabii şu anda yeni bir gelişme daha var. Avrupa tarafı yaptırımlara Rus klaslı gemilerin ekleneceğini deklare etti. Dolayısıyla yeni bir klas değişimi dalgası gelecek. Bu hem tersaneleri meşgul edecek hem de Türk Loydu'nun işine yarayacak. Gemi başına en az bir haftalık iş demek. Dünya kadar tonaj Türkiye'ye gelecek. Çünkü bu gemiler bayrakları ve sahipleri fark etmeksizin tersanelere ve limanlara Rus klasıyla giremeyecek.

#### - İş ağırlığınızı yüzdelere bölersek tersane ve armatörlük tarafı için nasıl bir değerlendirme yaparsınız?

## 'KarVelli Luxury Yachts Ar-Ge aşamasında'

- İHSAN KARAVELİOĞLU

- Armatörlükte 2003'ten beri yokuz. Tersane ağırlıklı çalışıyoruz. Diğer yandan uluslararası ticaret ve inşaat gibi alanlardayız. Biz yine tersanede ilerleyebileceğimiz kadar ilerleyeceğiz ancak römorkör inşa ve yatçılığa doğru bir kayma gerçekleştiriyoruz.

#### - Yat inşası konusunda hangi aşamadasınız?

- Şu anda ABD'li birtakım firmalarla elektrikli yat inşası konusunda ciddi çalışmalar yapıyoruz. Biraz daha fazla katma değer yaratacak ürünler ortaya koymak istiyoruz.

#### - Türkiye'de römorkör inşa alanında markalaşmış firmalar var. Bunların arasında nasıl yer bulacaksınız?

- Bu firmalar marka haline gelmişler ve kendi alanlarında uzun vadelerde dolular, onlarla gurur duyuyoruz. Biz İnebolu Shipyard olarak temkinli ve teknolojik üretim yapmayı planladık. Marka olma yolunda ilerlemek istiyoruz. Yat için ise Karavelioğlu olarak firma kurduk. Markamız ise KarVelli Luxury Yachts. Yat inşasına tam tamına başladık sayılmaz. Ar-Ge aşamasındayız. 30 metre civarında yatlar inşa etmeyi düşünüyoruz. Bu yeni nesil yatlar trawler olarak adlandırılıyor. Başlangıçta üretim yapıp çalıştırmak istiyoruz ve talep oldukça satış da yapacağız.

#### - Faaliyette bulunduğunuz STK'lar hakkında bilgi verebilir misiniz?

- İstanbul Yelken Kulübünün 35 senelik üyesiyim. Şimdi yönetim kurulundayım. Kabataş Lisesi Eğitim Vakfı'nın da yönetim kurulundayım. Şu an TEV'na bağlı TEVİTÖL (Eski Sezai Türkeş - Fevzi Akkaya Üstün Yetenekliler Lisesi) ile çok ilgiliyim. Burada hem

## 'KarVelli Luxury Yachts is in R&D stage'

– İHSAN KARAVELİOĞLU

is KarVelli Luxury Yachts. It's not like we've just started yacht building. We are in the R&D phase. We are planning to build yachts around 30 meters. Those new generation yachts are called trawler. At the beginning, we want to produce and run; and we will also sell as demand.

**- Can you give information about the NGOs you are active in?**

- I have been a member of the İstanbul Sailing Club for 35 years. I am now on the board of directors. I am also on the board of the Kabataş High School Educational Foundation. Currently, I am very interested in TEVİTÖL (Former Sezai Türkeş - Fevzi Akkaya High School For the Talented ) affiliated to TEV. Here, we try to both create donors and contribute to education issues. On the other hand, I have a close relationship with the Turkish Women's Union.

**- What are your thoughts on retirement?**

- I am 71 years old now and many people around me question why I continue to work. However, I am one of those who think that the need to work is due to our debt to this country. We went



Russian class.

**- If we divide your work weight by percentages, how would you evaluate the shipyard and the ship owner's side?**

- We have not been in ship ownership since 2003. We work mainly in the shipyard. On the other hand, we are in fields such as international trade and construction. We will still go as far as we can in the shipyard, but we are making a shift towards tug building and yachting.

**- What stage are you at in yacht building?**

- We are currently working on the construction of electric yachts with some US companies. We want to introduce products that will create a little more added value.

**- There are branded companies in tugboat construction in Turkey. How will you find a place among them?**

- Those companies have become important brands and they are busy in their fields for a long time, we are proud of them. As İnebolu Shipyard, we planned to make cautious and technological production. We want to move forward towards becoming a brand.

As for the yacht, we established a company as Karavelioğlu. Our brand

the shipowners, leave happy. We added "quick accessibility to the authorized person" to this quality project approach. Personally, I had a lot of experience in shipyards as a domestic / international shipowner. Besides the owner of the shipyard or the general manager of the shipyard, we had difficulty even reaching the person we call the ship manager. We aimed to be reachable 24 hours a day, including me, and added accessibility as the 4th item to "successful project factors". It's like a patient who has gone to the doctor can't reach his doctor again..

**- Which countries are the customers mainly from?**

- Approximately 50 percent of the customers coming to our shipyard are foreigners and most of them are currently Russian. Arabs rarely come. Our market is mainly Black Sea. As I mentioned, we are the world leader in repair, because we do it fast, well and on time. We are also in a very central location geographically. What Turkey does in a month, Russians in do 2 months, Ukrainians do in 1.5 months. Now they are completely ruined by the war. Currently and unfortunately, the war seems to have benefited our maritime and shipyards in Turkey.

Of course, there is another new development right now. Europe declared that Russian-class ships would be added to the sanctions. Therefore, a new wave of class changes will come. This will both keep the shipyards busy and benefit Türk Loydu. That means at least a week's work per ship. World tonnage will come to Turkey. Because those ships, regardless of their flags and owners, will not be able to enter the shipyards and ports with





Fatma Necla ve İlhan Karavelioğlu, İhsan Karavelioğlu, Osman Karavelioğlu, Merve Karavelioğlu Uça

bağışçılar yaratmak için ve hem de eğitim konularına katkı sağlamaya çalışıyoruz. Diğer yandan Türk Kadınlar Birliği ile sıkı ilişki içindeyim.

### - Emekliye ayrılma konusunda düşünceleriniz neler?

- Şu an 71 yaşındayım ve çevremde birçok kişi neden çalışmaya devam ettiğimi sorguluyor. Ancak ben çalışma gereğinin bu ülkeye borcumuz olduğunu düşünenlerdenim. Belli yollardan geçtik, belli bir ortam ve coğrafyada doğmuş, belli deneyimler edinmişiz. Toplumla deneyimlerimi paylaşmanın borcum olduğunu düşünüyorum. Diğer yandan okuduklarımdan anladığım kadarıyla tıp da sağlıklı bir beyin için belli bir stresin gerekli olduğunu söylüyor. Beyni meşgul etmezseniz beyin yavaşça ölüyor ve vücut çöküyor. Sağlıklı kalmak için kontrollü strese girmemiz ve aktif olmamız gerekiyor. Bu da tabii bilmece çözerek olacak iş değil. Sorumluluklar alıp zihnimizi canlı tutmamız gerekiyor, böylece hem birikimimizden ülke faydalanıyor, hem de daha sağlıklı kalabiliyoruz.

Bu düşüncelerle, fayda sağlamak adına bir takım yönetim kurullarındayım ve katkı sağlamaya çalışıyorum. Işık Lisesi mezunu olmama rağmen Kabataş Vakfı Yönetim Kurulunda görev almaktayım. İki abimin de Kabataş mezunu olması

dolayısıyla Genel Kurul Üyesiyim. Gördüm ki yeni fikirler üretilmesinde epey bir katkım oluyor. Sonra Türkiye Eğitim Vakfı'nın TEVİTÖL okulu var. Şöyle söyleyeyim, Sezai Türkeş ve Fevzi Akkaya grubu üstün yetenekli ancak durumu iyi olmayan çocukları Anadolu'dan toplayarak Gebze'de kurulu bu lisede eğitim vermekteler. Tabii okulun mevcudu oldukça arttı. Ülkemize muhteşem bir katkı, bu çocuklar bir ihtimal harcanacak ve hayatlarının sonuna kadar yetenekleri ortaya çıkmayacaktı. Fakat STFA grubu krize girince TEV devraldı bu okulu. Benim de ortaokul öğretmenim bir dönem bu okulun müdürlüğünü yaptığından, onun ricasıyla ben de ziyaretlerde bulunmaya başladım. Çok fazla konuda katkı sağlayabileceğimi fark ettim. Şunu anlatmak istiyorum. Birikimli ve deneyimli insanları değerlendirmek gerekir. Bu nedenle emekliliğe karşıyım. Çok birikimli insanın 50-60 yaşlarında emekli olup toplumdan kopması büyük bir kaynak israfı. Mimar Sinan en büyük eserlerini 80 yaşından sonra vermiş.

Dönüp baktığımızda birçok bilim adamının ve mimarın eserlerini 60'ndan sonra verdiğini görüyoruz. Bizde de maalesef 60'ında hayat bitiyor gibi garip bir algı var. Bizim gibi gelişmekte olan bir ülkenin bireylerinin böyle bir hakkı ve lüksü yok. Zor yetişen bireylerin evinde oturması ya da yalnızca sosyal konularla uğraşması adil de doğru da

değil. Para kazanmak için değil topluma katkı sağlamak için çalışıyorum. Ancak elbette belli bir yaştan sonra dengeyi kurmak şart.

### - Hobilerinizden bahseder misiniz?

- Ana hobim kitaplarım. Hobi sayılırsa, beynin sağlıklı kalması için "meraklı olmak" gerekiyormuş! Büromuzda 3500 civarı kitabımız var. Tarih, felsefe, edebiyat, biyografi, kültür, bilim, kişisel gelişim ve yönetim ağırlıklı olmak üzere değişik segmentlerde kitaplar bunlar. Ofisimizi ortak kütüphane olarak da kullanıyoruz. Bazen de biz misafirlerimize hediye ediyoruz. Bir de "İstiklal Yolu" kitabından bahsetmek isterim. Daha önce kısa bir versiyonunu çeşitli sektör dergileri ile dağıtmıştık, yeniden İstiklal Yolu'nu yazıyoruz. Rusya'dan gelen silah yardımının İnebolu'dan Sakarya'ya aktarılmasının serüveni bu. Bu kez Çanakkale Savaşı'ndan başlayarak, özet olarak, hap niteliğinde kitlelere sunmak için bir ekip kurduk. Yakın zamanda hem dergilerle dağıtacağız hem de kitlelere ulaştıracağız. Bu gibi konularda başka projelerimiz de var. Bu doğrultuda faydalı olmaya çalışıyoruz. Tekne kullanmaya az vakit ayırsam da ana hobilerim arasında.

- İhsan Bey, bu güzel röportaj için çok teşekkür ederiz. ■





over that school. Since my middle school teacher was also the principal of that school for a while, I started to make visits at his request. We realized that I could contribute to a lot of things. I want to tell you this. It is necessary to evaluate accumulated and experienced people. That's why I'm against retirement. It is a great waste of resources for a very knowledgeable and experienced person to retire at the age of 50-60 and break away from society. Mimar Sinan completed his greatest works after the age of 80. When we look back, we see that many scientists and architects performed their works after 60. Unfortunately, we also have a strange perception that life ends at 60 years of age. Individuals of a developing country like ours do not have such a right and luxury. It is neither fair nor right for individuals with an accumulation of experience to stay at home or deal with only social issues. I work not to make money, but to contribute to society. But of course, after a certain age, it is necessary to establish a balance.

**- Can you tell us about your hobbies?**

- My main hobby is my books. If it is considered a hobby, it is necessary to be "curious" to keep the brain healthy! We have around 3500 books in our office. Those are books in different segments, mainly on history, philosophy, literature, biography, culture, science, personal development and management. We also use our office as a library. Sometimes we give books as gifts to our guests. I would also like to talk about the book "İstiklal Yolu" (Liberty Road). We previously distributed a short version of it with various industry magazines. We are writing "İstiklal Yolu" again. This is the adventure of transferring the arms aid from Russia from İnebolu to Sakarya. This time, starting from the Battle of Çanakkale. We formed a team to briefly present it to the masses as a good summary. In the near future, we will both distribute it in magazines and deliver it to the masses. We also have other projects on such subjects. We are trying to be helpful in that direction. Boating is one of my main hobbies, even if I spare a little time.

**- Thank you very much Mr. Karavelioğlu. ■**

through certain roads, we were born in a certain environment and geography, we gained certain experiences. I think its my debt to share my experiences with the community. On the other hand, as far as I understand from what I've read, a certain amount of stress is necessary for a healthy brain. If you don't keep your brain busy, it slowly dies and the body collapses. To stay healthy, we need to control stress and be active. Of course, that can not be accomplished by solving riddles. We need to take responsibility and keep our minds alive, so that the country benefits from our experience and we can stay healthier.

With those thoughts, I am in a number of boards of directors in order to provide benefits and I am trying to contribute to them. Although I am a graduate of Işık High School, I am a member of

the Board of Directors of Kabataş High School Foundation. I am a member of the General Assembly since both of my brothers are Kabataş graduates. I realized that I contribute a lot in generating new ideas.

Then there is the TEVİTÖL school of the Turkish Education Foundation. Let me put it this way, Sezai Türkeş and Fevzi Akkaya Group gathered talented children who are not in a good economic situation from Anatolia to give education in that high school established in Gebze. Of course, the number of students at the school has increased considerably. A wonderful contribution to our country, these children would probably be wasted and their talents would not be revealed for the rest of their lives. But when the STFA group went into crisis, TEV took





## SINIRSIZ DÜŞÜNÜN. BİZ ÖYLE YAPIYORUZ.

Siz denizde yol alırken yolcularınız emniyette,  
riskleriniz güvende mi?

Türk P&I Sigorta'nın özel limitlerle hazırladığı yeni  
"Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası" ile  
öngöremeyeceğiniz rizikolara karşı hem yolcular  
hem işletmeciler sigorta güvencesi altında.



# TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

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





Eski Başbakan ve AKP Başkanvekili Binali Yıldırım, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof.Dr. Özcan Arslan



Ali Çakır ve Harun Şişmanyazıcı

## Foto Galeri



Transbosphor Denizcilik Genel Müdürü Müh. Nuri Mert Can, ENMAR Denizcilik YK Başkanı Emin Eminoğlu, İMEAK DTO YK Başkanı V. Recep Düzgüt, Cemre Tersanesi YK Başkanı Orhan Gülcek



Prof. Dr. Selma Ergin Türk Loydu Vakfı'nın ana sponsor olduğu İTÜ tarafından düzenlenen İMAM 2022 etkinliğine katkıları nedeniyle Türk Loydu'na nezaket ziyaretinde bulundu ve Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu'na teşekkür plaketi takdim etti



Prof. Dr. Ünal Tekinalp, Prof. Dr. Gülören Tekinalp, Av. Melis Arıtman Alp, Av. Nazlı Erkmen, Av. Hazal Ocaklı, Müh. Noyan Altuğ, Av. Engin Erdil



Kapt. Kaan Altuğ, E. Tümamiral Cihat Yaycı, Müh. Noyan Altuğ

suya yazı yazdık...

Çünkü Dilini Biliyoruz.



ATLANTİK DENİZCİLİK TİC.SAN.Ş.



Selenium Plaza Hakkı Yeten Cad. No:10/C Kat:11  
BEŞİKTAŞ 34349 İSTANBUL  
TEL: +90 212 288 50 31

**Atlantik Denizcilik**

Selenium Plaza  
Hakkı Yeten Cad. No:10/C Kat:11  
BEŞİKTAŞ 34349 İSTANBUL  
Tel: +90 212 288 50 31  
[www.atlantikdnz.com](http://www.atlantikdnz.com)

## Foto Galeri



İMEAK DTO Seçimleri yapıldı; oy kullanmaya gelen Kapt. Ahmet Ağaoğlu, sandık müşahidi Hüseyin Kocabaş ile birlikte.



Fırat Fidan, Eylem Özyayın, Burhan Ertürk



Yat Turizm Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Begüm Doğulu, Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı Akın Gürlek'i makamında ziyaret etti.



# LEADING TECHNOLOGICAL CLASSIFICATION SOCIETY

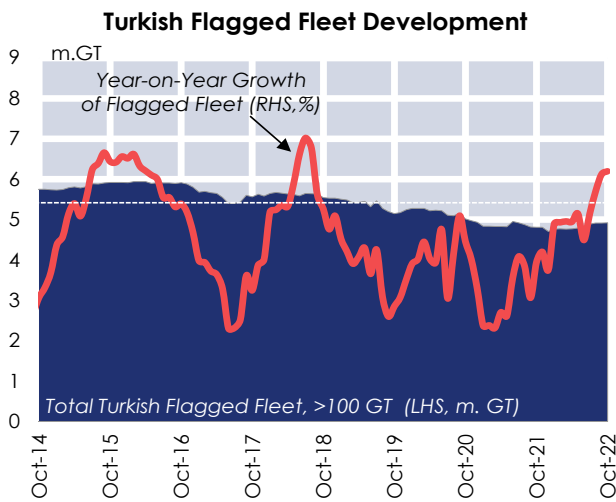
Independent, Impartial, Reliable, Expert

www.turkloydu.org

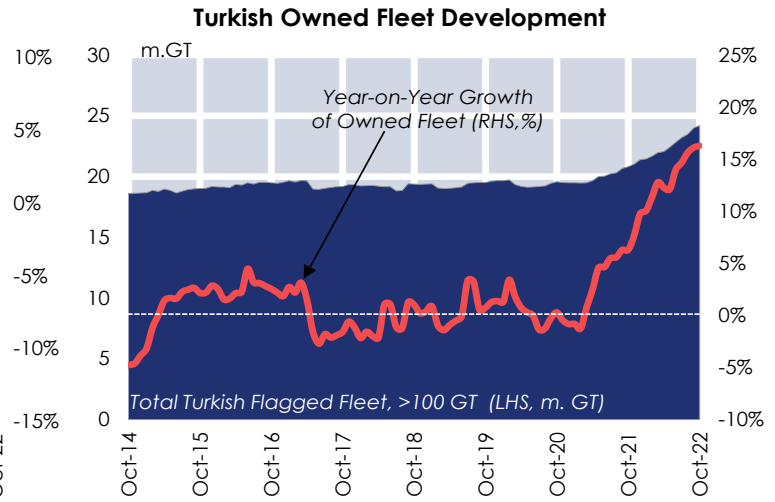


**TÜRK LOYDU**

**#60YEARSOFCONFIDENCE**



Source: Clarksons Research, World Fleet Register



Source: Clarksons Research, World Fleet Register

## Flag State Fleets\*

		Million GT, end					Eki.22		
		2017	2018	2019	2020	2021	No.	m.GT	\$bn
1	Panama	223,5	219,2	218,5	227,0	230,4	8.167	235,9	179,7
2	Liberia	138,5	153,9	171,8	185,4	207,7	4.640	224,5	171,4
3	Marshall Is.	134,2	153,2	161,3	168,2	177,9	4.126	183,3	146,5
4	Hong Kong	107,7	125,1	127,4	129,8	131,3	2.584	128,2	99,1
5	Singapore	83,3	86,8	92,9	91,0	89,0	3.204	90,1	92,8
32	Turkey	5,7	5,6	5,5	5,2	4,8	1.151	4,9	5,5
<b>WORLD TOTAL</b>		<b>1.263,1</b>	<b>1.347,6</b>	<b>1.401,4</b>	<b>1.441,2</b>	<b>1.487,6</b>	<b>104.021</b>	<b>1.521,9</b>	<b>1.421,9</b>

## Owned Fleets by Nationality\*

		Million GT, end					Eki.22		
		2017	2018	2019	2020	2021	No.	m.GT	\$bn
1	Greece	215,7	222,5	231,9	238,1	246,9	5.884	250,9	168,3
2	China P.R.	160,6	182,9	196,8	206,2	225,1	11.645	234,6	187,9
3	Japan	165,2	168,2	174,9	179,8	178,2	8.992	178,2	161,3
4	United States	77,4	72,2	68,9	66,1	62,0	5.027	66,2	124,1
5	South Korea	59,2	61,2	63,3	65,8	63,3	2.965	65,5	50,0
15	Turkey	19,2	19,4	19,7	19,5	21,4	2.555	24,2	17,6
<b>WORLD TOTAL</b>		<b>1.263,1</b>	<b>1.347,6</b>	<b>1.401,4</b>	<b>1.441,2</b>	<b>1.487,6</b>	<b>104.021</b>	<b>1.521,9</b>	<b>1.421,9</b>

## Top 5 Turkish Shipyards (by Orderbook)\*

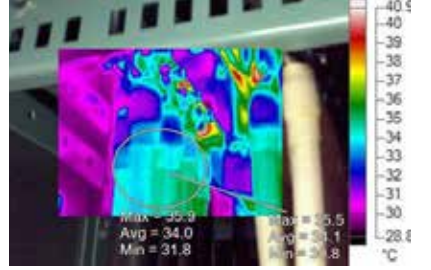
Shipyards	No.	GT
Sedef Gemi (Tuzla)	2	83.824
Cemre Shipyards	7	83.600
Tersan Shipyards	6	38.000
Icdas Shipyards	6	23.952
Sanmar Ltd	64	22.046
Other	66	91.674
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>343.096</b>

## Top 5 Turkish Shipyards (by 2021 Deliveries)\*

Shipyards	No.	GT
Tersan Shipyards	3	23.233
Gisan Shipyards	2	12.521
Sedef Gemi End.	1	10.797
Uzmar	14	10.369
Cemre Shipyards	2	9.704
Other	56	69.165
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>135.789</b>

\* Veriler, Clarkson Research tarafından SeaNews Türkiye için özel olarak hazırlanmaktadır.  
 \* Data provided for SeaNews Türkiye by Clarkson Research. Clarkson Research is part of the Clarkson Group, the world's largest shipbroking and integrated shipping services provider.

## GEMİNİZİN ŞALTER BAKIMLARINI YAPTIRDINIZ MI?



**Terasaki Türkiye olarak siz değerli müşterilerimizin tüm elektriksel bakım, servis ve kalibrasyon hizmet taleplerini kaliteli, çözüm odaklı, hızlı ve güvenilir şekilde karşılamaktayız.**

- Gemilerinizde mevcut ACB'lerin düzenli kontrollerinin yapılması ve zamanla aşınan bileşenlerinin değiştirilerek ömürlerinin uzatılması.
- Gemilerinizin seyri sırasında oluşan vibrasyonlar sebebiyle panolarda mevcut bağlantıların gevşemesinden dolayı oluşacak yangınların veya arızaların önlenmesi için termal kamera ile kontrollerinin yapılması.
- Panolar üzerinde mevcut elektriksel göstergelerin kullanım kaynaklı sapmalar yaşanmasından dolayı yıllık periyotlarla yetkili laboratuvarlar tarafından kalibrasyonlarının yapılması.
- Panolarınızın içinde biriken tozlardan dolayı oluşacak yangınları önlemek için genel temizliğinin yapılması.



## KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta yüzde 6,5 civarı düşerek 835 puandan 777 puana geriledi. Gemi yakıt fiyatlarının sert yükseldiği bir ortamda bu beklenebilirdi fakat tahıl koridorunun önemli katkısı olan Karadeniz ve Doğu Akdeniz ticareti dışında genel ticaret de yavaşlamaya başladı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

### Navlunlar/Freight



## HABERLER

### Avrupa ve Birleşik Devletler

- Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) beklendiği üzere politika faizini üst üste dördüncü kez 75 baz puan arttırdı. Lakin piyasalar bundan sonraki faiz artırımlarında bir yavaşlama bekliyor.
- Avrupa Merkez Bankası, faiz oranlarını yüzde 0,75'ten yüzde 1,5'e yükselterek, faizleri on yıldan fazla bir süredir görülen en yüksek seviyesine çıkardı.
- Euro bölgesi enflasyonu ekim ayında yıllık yüzde 10,7 artarak 1997 yılından beri en yüksek seviyesine geldi. Bölge ekonomisinin üçüncü çeyrek büyümesi ise yüzde 0,2'ye geriledi.
- Birleşik Devletler İmalat Satın Alma Yöneticileri Endeksi (PMI), eylül ayındaki 50,9'dan sonra ekim ayında 50,2'ye düşerek Mayıs 2020'den bu yana en düşük değerine geriledi.
- İstanbul Sanayi Odası Türkiye İmalat PMI değeri eylül ayındaki 46,9'dan sonra ekim ayında 46,4'e düşerek üst üste sekizinci ayda 50 puanın altında kalmış oldu.

### Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta hızla arttı. Batı Teksas tipi ham petrol 93 dolar/varil, Brent ise 99 dolar/varil gördü.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine, Ocak- Ağustos döneminde Türkiye'nin dökme demir ithalatı yıllık yüzde 38,7 artarak 1,07 milyon tona ulaştı.
- Ayrıca Ocak- Ağustos döneminde Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac ihracatı yıllık yüzde 25,5 azalarak 1,07 milyon tona geriledi.
- Rus danışmanlık ajansı SovEcon, Rus tahıl mahsulü için tahminini bir kez daha revize ederek 151,4 milyon tondan 152 milyon tona yükseltirken, buğday mahsulü için tahminini ise 100 milyon tondan 100,6 milyon tona çıkardı.
- Ukrayna Tarım Politikası Bakanlığı'na göre ülke sezonun başından bu yana 11,5 milyon ton tahıl ihraç ederken, bu ihracatın 2,8 milyonu sadece ekim ayında gerçekleştirildi.



## FREIGHT MARKET REVIEW FOR COASTAL TRADERS

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	STEEL PRODUCTS	BARTIN + HEREKE-DURRES	750/750	50.00
3,200	WHEAT (45')	RENI-MERSIN	1000/1000	80.00
3,500	MINERALS	PLYMOUTH-IZMIT	1250/1250	60.00
5,000	STEELS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	2000/1500	34.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1500/1500	34.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MERSIN	1500/1500	49.00
5,500	FERTILIZERS	MERSIN-HUELVA	2000/2000	49.00
5,500	MINERALS	ISKENDERUN-ALICANTE	1500/1500	45.00
6,000	FERTILIZERS	MERSIN-CONSTANTA	2000/2000	27.00
10,000	WHEAT (45')	ODESSA-MERSIN	3000/2000	70.00

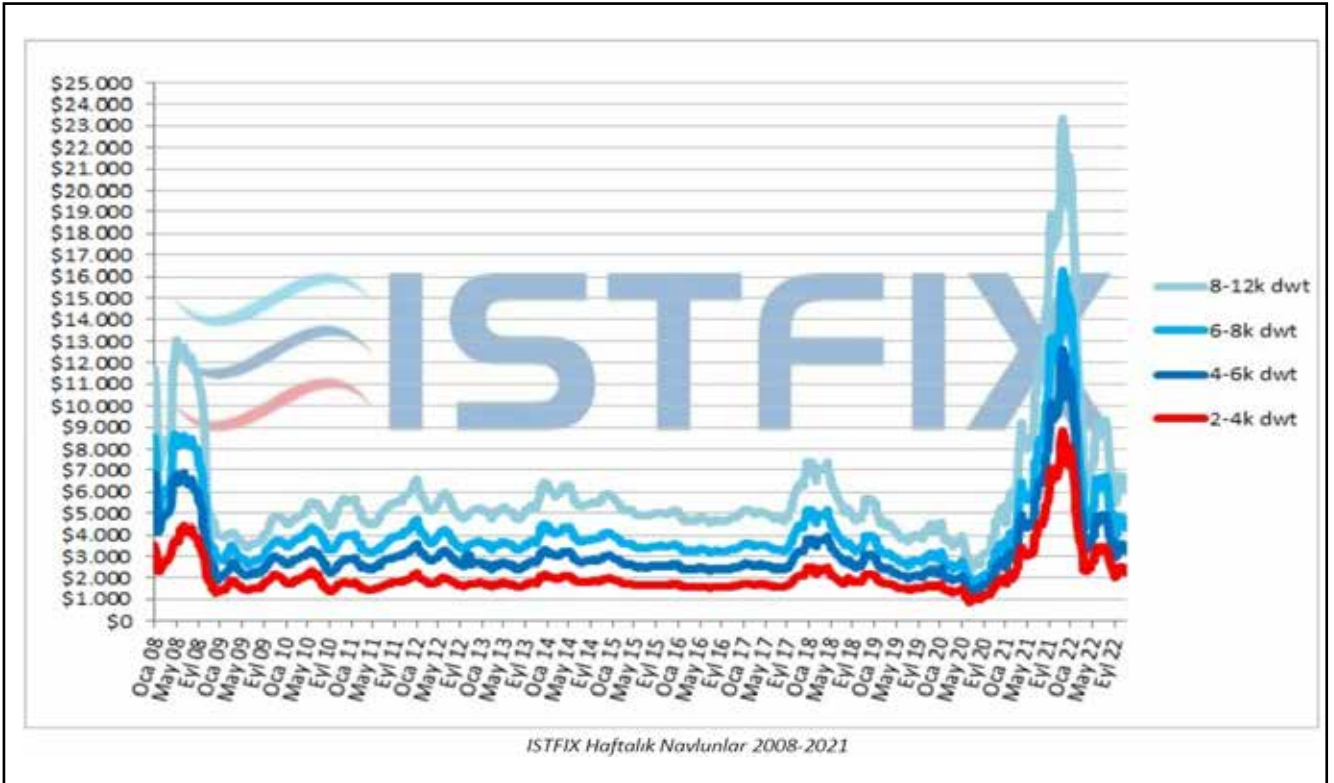
Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline hızlı gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yüklem limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamamın üzerindeki örneklere, 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.

## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.251	3.218	4.340	6.041
Geçen Hafta	2.419	3.458	4.664	6.492
Geçen Ay	2.497	3.570	4.814	6.702
Geçen Yıl	8.402	12.012	15.553	22.322

## YAKIT

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	1.066,00	1.206,00	1.293,00	1.245,50
Geçen Hafta	1.060,50	1.227,00	1.198,00	1.283,00
Değişim	0,52%	-1,71%	7,93%	-2,92%



# Events

September 2022 Eylül

October 2022 Ekim

# Etkinlik



## Marine Equipment Trade Show

5 - 17 Nov 2022  
RAI Amsterdam, Netherlands



## International Dive Show- Paris

06 - 09 Jan 2023  
Paris Expo Porte de Versailles, Paris, France



## Saudi International Marine Exhibition

12 - 14 Feb 2023  
Dhahran Expo, Dammam, Saudi Arabia



29 - 30 Nov 2022  
Marina Bay Sands Singapore, Singapore



## Ultimate Fishing Show

12 - 15 Jan 2023  
Suburban Collection Showplace, Novi, USA



## Goteborg Boat Show

04 - 12 Feb 2023  
The Swedish Exhibition and Congress Centre, Gothenburg, Sweden



## CNR Eurasia Boat Show

17 - 24 Dec 2022 A  
Istanbul Expo Center (Istanbul Fuar Merkezi), Bakırköy, Türkiye



## Excursions

28 Jan 2023  
Twickenham Stadium, Twickenham, UK



## Helsinki International Boat Show

10 - 19 Feb 2023  
Messukeskus Helsinki, Helsinki, Finland



## Athens Boat Show

07 - 11 Dec 2022  
Athens Metropolitan Expo S.A., Athens, Greece



## New York Boat Show

25 - 29 Jan 2023  
Jacob K. Javits Convention Center, New York, USA



## Subsea Expo

21 - 23 Feb 2023  
P&J Live, Aberdeen, UK



## India International Cargo Show

30 Nov - 02 Dec 2022  
Jio World Convention Centre, Mumbai, India



## India Boat & Marine Show

27 - 29 Jan 2023  
Marine Drive Ground, Kochi, India



## Korea International Boat Show

03 - 05 Mar 2023  
KINTEX Exhibition Center 1, Goyang-si, South Korea

Burada listelenebilecek toplantınız varsa bize bildirebilirsiniz/If you like an event to be listed here, please let us know!  
editor@seanews.com.tr



Modern & Güçlü filosu ile,  
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde  
45 yıllık Sanmar deneyimi



[sanmar.com.tr](http://sanmar.com.tr)

# UZMAR®

7/24  
**31 PILOT CAPTAINS**  
**350 TEAM MEMBERS**  
**30 VESSELS**  
**MAXIMUM EFFICIENCY**  
**ZERO RISK**  
**ONE VISION**  
**SAFETY FIRST**  
SINCE 1973

PILOTAGE  
TOWAGE  
EMERGENCY RESPONSE  
SALVAGE

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN  
[WWW.UZMAR.COM.TR](http://WWW.UZMAR.COM.TR)

