Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yıl: 2023
Sayı: 3
Dönem: Mart
Yayım Tarihi: 25.04.2023



Bülten İçeriği

Yeşil Liman Uygulamaları ve TCDD Alsancak Limanı 2

Filipinli Gemi İnsanlarına Yönelik Önerilen Yasak Geri Çekildi 5

Süveyş Kanalı'nda Seyir Emniyeti 8

Esnek Tedarik Zincirleri: Taşımacılık Sistemlerindeki Büyük Aksaklıklara Hazırlanmak ve Bu Aksaklıklara Çözümler Bulmak 10

Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Mart Ayında Yeniden Yükselişe Geçti 13

Akdeniz ve Atlantik kıyılarında Gemiden Gemiye Petrol Transferlerine İlişkin Kurallar Sıkılaştırılıyor 16

Yeni 'EMSA CARGOSAFE' Çalışması Kargo Yangınlarından Kaynaklanan Riskleri Araştırıyor 17

Kaynaklar 20

Bu bültende, 01.03.2023 - 01.04.2023 tarihleri arasında dünya denizciliğinde öne çıkan başlıca gelişmeler derlenerek özetlenmektedir. Bülten bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün resmi görüşlerini yansıtmamaktadır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Yeşil Liman Uygulamaları ve TCDD Alsancak Limanı [1] [2]

Kaynak: https://denizcilik.uab.gov.tr/yesil-liman

Son yıllarda dünyada her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da yeşil limanlar, sürdürülebilirlik ve doğanın korunması en kritik konulardan biri haline gelmiştir. Dolayısıyla Bakanlığımız bu gelişmeleri yakından takip etmekte ve gerekli hamleleri yapmaktadır.

Dünyanın gelişmiş ülkelerinin önde gelen birçok limanı tarafından "Yeşil Liman" projesinin benimsendiği, uygulandığı ve bir saygınlık unsuru olarak kullanıldığı bilinmektedir. Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (ESPO) tarafından Avrupa Birliği limanlarında ECO PORTS programı, yeşil liman konsepti kapsamında sürdürülmektedir.

Bu kapsamda, Bakanlığımız bünyesinde 2014 yılında başlatılan "Yeşil Liman Projesi" ile;

- Doğal ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı, (Rüzgâr çiftlikleri kurma),
- Liman faaliyetlerinden kaynaklanan karbon dioksit salınımını en aza indirme,
- Fosil yakıtla çalışan elleçleme ekipmanları yerine elektrik enerjisi ile çalışan ekipmanların kullanılması,
- LED ışıklandırma kullanılması,
- Çevreye duyarlı ve kullanıcı dostu yeni jenerasyon yük elleçleme ekipmanları kullanma,
- Çevreci ve enerji tasarrufu sağlayan, insan odaklı binalarda çalışılması,
- Limanlarda İş Sağlığı ve Güvenliğinin en üst seviyelere çıkarılması,
- Liman operasyonlarının etkin ve verimli sürdürülmesi,

[1] https://www.portofrotterdam.com/en/building-port/sustainable-por t

[2] https://www.portofrotterdam.com/en/port-future/energy-transition/strategy-and-research

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

- Enerji verimliliğine yönelik uygulamaların hayata geçirilmesi,
- Liman imajının güçlendirilerek, uluslararası rekabet gücünün artırılması,
- Liman operasyonlarının zararlı etkilerinden toplum sağlığının korunması amaçlanmaktadır.

Yeşil Liman Projesi kapsamında mevcut 20 liman "Yeşil Liman" olarak faaliyet göstermektedir.

Ülkemizdeki birçok liman tesisi, kentlerin merkezinde veya yakınlarında hizmet vermektedir. Gemi ve liman operasyonlarından kaynaklı kirlilik şehir yaşamını ve insanlarımızı etkilemektedir. Yaşanan ve yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukların giderilmesi ve mümkün ise tamamıyla sonlandırılması için, çevreye önem veren liman tesislerinin kazandırılması Yeşil Liman projesi çatısı altında uygulamaya girmiştir.

Denizcilik alanında öncü ülkeler ile TCDD Alsancak Limanı'nda yapılmış veya yapılacak projeler karşılaştırıldığında, burada uygulanan liman işletmeciliğinin işe yaradığı ve daha da faydalı olacağı anlaşılmaktadır. TCDD Alsancak Limanı'nın yeşil liman olma yolunda doğru adımları attığı görülmektedir ancak gemi kaynaklı emisyonların azaltılmasına yönelik eksiklikler gözlemlenmektedir. TCDD Alsancak Limanı, İzmir merkezinde olduğu için limanın bir an önce yeşil liman kategorisine girmesi, şehirdeki hava kirliliğini önemli ölçüde azalacaktır. Ayrıca liman çevresinde yaşayan diğer canlıların sağlıklı bir şekilde nesillerini devam ettirmelerine olanak sağlayacaktır. Toplumda bu sorunlarla sadece liman yöneticilerinin ilgilenmesi gerektiğine dair bir yanılgı söz konusudur. Limanların, ilgili otoritelerle iş birliği içinde olması çevreyi koruma adına gerçekleştirilecek adımların atılmasını kolaylaştıracaktır. Devletlerin altyapılara verdiği destek sayesinde limanların çevreye verdiği zarar en aza indirilebilmektedir.

Alsancak Limanı'na özel olarak yürütülen çalışmalar, çevreye verilen zararı en az seviyeye indirmek için

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

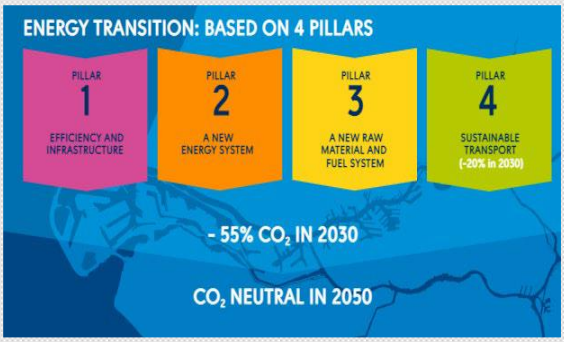
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

geliştirilen stratejilerinin başına çevre planlamasını eklemiştir. Bunda başarılı olunması gelecek için olumlu izlenimler vermiştir. Alsancak Limanı'nın çalışmaları incelendiğinde atık yönetimine öncelik verdiği görülmektedir. Operasyon sonucu ortaya çıkan atıklardan kaynaklanabilecek çevre kirliliğinin önlenmesi için uluslararası atık yönetmeliğinin eksiksiz uygulandığı gözlemlenmiştir. Acil durumlarda çevre kirliliği olaylarına müdahale edebilmek için geliştirilen direktifler tüm personel tarafından sıkı bir şekilde uygulanmaktadır.

Yenilenebilir enerji kaynakları, limanda sınırlı alanlarda kullanılmaktadır. Kullanılan tüm araçların çevre dostu araçlara dönüştürülmesi, TCDD Alsancak Limanı'nın yeşil liman olması ve uluslararası standartları karşılaması açısından önemlidir. Bu kapsamda Rotterdam Limanı tarafından uygulanan ve uygulanması planlanan dört sütun (four pillar) stratejisinin benimsenmesi ve uygulamaya konulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Dünya genelinde yeşil liman konseptini en iyi uygulayan limanlardan birisi olan Rotterdam Limanı'nın çevre ve enerji sistemlerini inceleyip geliştirerek limanlarımızda kullanmak önemli derecede ilerleme sağlamamıza yardımcı olacaktır.

Rotterdam Limanı, denizcilik sektöründe yenilenebilir enerji kullanımının öncüsüdür. Liman idaresi, aşağıdaki görselde gösterilen "dört sütunu" yenilenebilir enerjinin temel yapı taşı olarak benimsemektedir. Mevcut sanayinin verimliliğinin artırılması ve yenilenebilir enerji, yakıt ve yer sistemlerinin yenilenmesi liman işletmeciliğinin politikalarını oluşturmaktadır.



Kaynak: https://www.portofrotterdam.com/en/building-port/sustainable-port

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Daha çevre dostu bir yapı oluşturmak için aşağıdaki çalışmalar yapılmaktadır:

- Yeşil hidrojen üretimi
- Biyoyakıtlar
- Geri dönüşüm sistemleri
- Isı altyapısı
- Hidrojen ve CO_2 boru hatları

Kıyı enerji projeleri ile temiz yakıt arzı kolaylaştırılarak deniz ve kara ulaşımının sürdürülebilirliği artırılmaktadır. Ayrıca çevre dostu gemileri daha fazla teşvik etmek için liman vergileri düşürülmektedir.

Yapılan çalışmalar sonucunda TCDD Alsancak Limanı'nın özellikle konumu itibari ile yeşil liman özelliği taşıyan bir liman olması gerektiği ortaya çıkmıştır.

Filipinli Gemi İnsanlarına Yönelik Önerilen Yasak Geri Çekildi [3] [4] [5] [6] [7]



Kaynak: https://www.ics-shipping.org/publication/pre-order-guidelines-on-the-imo-stcw-convention-fourth-edition/

Avrupa Komisyonu 31 Mart 2023 tarihinde dünyanın en büyük denizcilik işgücü arzı sağlayan ülkelerinden biri olan Filipinler tarafından gemi insanlarına verilen sertifikaları tanımaya devam etme kararı almıştır. Bu sayede, denizcilik eğitimi standartları konusunda, küresel denizcilik piyasalarında zaten kısıtlı olan gemi insanı arzını kesintiye uğratma tehdidi oluşturan bir anlaşmazlık çözüme kavuşmuştur.

[3] https://transport.ec.europa.eu/news/maritime-transport-commission-continues-recognise-filipino-seafarers-certificates-2023-03-31_en
[4] https://maritime-executive.com/article/eu-drops-proposed-ban-of-filipino-seafarers-over-training-deficiencies
[5] https://www.tradewindsnews.com/ship-management/eu-and-manila-bury-the-hatchet-over-seafarer-education-standards/2-1-1429630
[6] https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2022
[7] https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/#:~:text=The%20worldwide%20population%20of%20seafarers,officers%20and%201%2C035%2C180%20are%20ratings.&text=While%20the%20global%20supply%20of,be%20outpaced%20by%20increasing%20demand

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Denizcilik sektöründe uzun süredir devam eden bir endişe olan konu, Aralık 2021'de Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'nın (EMSA) ülkenin yürürlükteki eğitim ve belgelendirme standartlarındaki eksiklikleri araştıran bir rapor yayınlamasının ardından ön plana çıkmıştır.

EMSA'nın raporunun ardından Komisyon, Filipinler'e, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye (STCW) uygunluk da dahil olmak üzere ciddi önlemler alınmadığı takdirde gemi adamı sertifikalarının tanınmasının geri çekileceğini bildirmiştir.

Önerilen eylem işleme alınsaydı, Avrupa Birliği'nde (AB) bayraklı tüm gemiler kapsam içerisine girecek ve Filipinlilerle yeni iş sözleşmelerinin başlatılması yasaklanmış olacaktı. Aynı zamanda mevcut sertifikalar, geçerlilik süreleri sona erene kadar tanınacak; ancak Filipinli gemi insanlarının yeni veya yenilenmiş sertifikalarla AB bandıralı gemilerde iş başvurusunda bulunmalarına izin verilmeyecekti.

Filipin hükümeti bu duruma, AB yetkilileriyle bir araya gelen ve onlara ülkesinin sorunları çözmeye ve Avrupa düzenlemelerine uymaya kararlı olduğuna dair güvence veren Başkan Ferdinand Marcos Jr.'ın kişisel müdahalesi de dahil olmak üzere bir dizi eylemle karşılık vermiştir. Çabalar, Aralık 2022'de AB-ASEAN Liderler Zirvesi sırasında Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen ile Başkan Marcos arasındaki görüşmelerde de dile getirilmiştir. Filipinler, özellikle eğitim ve belgelendirmenin izlenmesi, denetlenmesi ve değerlendirilmesi gibi kilit alanlarda gerekliliklere uymak için çalışmalarını devam ettirmiştir.

Günümüzde 1,89 milyon gemi insanı küresel ticaret filosunda 74.000'den fazla gemide çalışmaktadır. Filipinler, Rusya Federasyonu, Endonezya, Çin ve Hindistan ticari gemilerde çalışan en büyük tayfa ve zabit sağlayıcılarıdır. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) de Filipinli denizcilerin küresel işgücünün en az yüzde 14'ünü temsil

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ettiğini ve güncel olarak yaklaşık 50.000 Filipinli gemi insanının AB bandıralı gemilerde çalıştığının altını çizerek Filipinler'i desteklemiştir. Süregelen gemi insanı arzı kıtlığı ve hem Ukraynalı hem de Rus denizcilerin teminini etkileyen savaş, endişeyi özellikle şiddetli hale getirmiştir.



Kaynak: https://www.bimco.org/Insights-and-information/General-information/20230222-round-table

Ulaştırmadan Sorumlu Avrupa Komisyonu Üyesi Adina-Ioana Vălean, sertifikaları tanımaya devam etme kararını açıklarken, "Filipin makamlarıyla yapıcı iş birliğini takdir ediyoruz ve gemi adamlarının eğitim ve belgelendirmesine yönelik sistemi iyileştirme çabalarını memnuniyetle karşılıyoruz. Filipinler, asgari eğitim, öğretim ve sertifika gerekliliklerinin yanı sıra yaşam ve çalışma koşullarının uygulanmasını ve denetimini daha da iyileştirmek için teknik desteğimize güvenebilir." vurgusunu yapmıştır.



Kaynak: https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/node/photography-competition/images/IMG_20200414_162551.jpg

ECSA Genel Sekreteri Sotiris Raptis ise konu hakkında, "Filipinli denizciler Avrupa denizciliğinde ve Avrupa ticaretini hareket halinde tutmada merkezi bir rol oynadığından, bu olumlu bir gelişme…" demiştir.

Son olarak ICS Genel Sekreteri Guy Platten "Hepimiz bu sorunlar üzerinde birlikte çalışarak, iş gücümüzün önündeki zorlukların üstesinden gelebiliriz. Eğitim standartlarını küresel olarak sürdürmek, gemi insanlarımız için daha parlak bir gelecek sağlayacaktır." açıklamasında bulunmuştur.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Süveyş Kanalı'nda Seyir Emniyeti [8] [9] [10] [11] [12] [13] [14] [15]



Kaynak: https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57746424

Henüz daha 24 Mart 2021 tarihinde, Evergreen şirketine ait EVERGIVEN gemisinin kum fırtınası ve kötü hava koşulları nedeniyle Süveyş Kanal geçişi sırasında kanalda sıkışması sonucu, dünya ticaretinde meydana gelen aksamaların hatırlandığı günümüzde MSC ISTANBUL adlı geminin Süveyş Kanalı'nda Mart 2023 tarihinde karaya oturması olayı gözlerin tekrar Süveyş Kanalı'nda seyir emniyetine çevrilmesine sebep oldu.

24 Mart 2021 tarihinde EVERGIVEN gemisinin Süveyş'te sıkışması ve kanal trafiğini engellemesi uzun gemi sıralarının oluşmasına sebep olmuş ve deniz trafiğinin durması nedeniyle uluslararası ticarette çeşitli yüklerin taşınmasında (ham petrol, LNG vb.) aksamalara sebebiyet vermişti. Altı gün süren çalışmaların ardından EVERGIVEN gemisi kurtarılmış ve 29 Mart 2021 tarihinde Süveyş Kanalı gemi trafiğine açılmıştı.

Bu defa Mart 2023 tarihinde benzer bir olay daha yaşanmış, Süveyş Kanalı'nı geçerken karaya oturduğu belirtilen MSC ISTANBUL gemisinin kurtarma çalışmalarının ardından tekrar yüzdürüldüğü, kurtarma çalışmalarına Port Said'de bulunan 95 ton çekme kapasiteli 4 adet römorkörün iştirak ettiği ve bunlardan bir tanesinin de kendi envanterlerinde bulunan en büyük römorkör olduğu Süveyş Kanal Otoritesi (SCA) tarafından ifade edilmiştir.

Süveyş Kanal Otoritesi (SCA) tarafından yapılan açıklamada deniz trafiğinin olaydan etkilenmediği,

[8] https://www.marinetraffic.com/tr/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN
2 https://www.marinetraffic.com/tr/ais/details/ships/shipid:2150553/mmsi:636017537/imo:9606326/vessel:MSC_ISTANBUL
3 https://maritime-executive.com/article/msc-boxship-runs-aground-in-suez-canal
11 https://www.offshore-energy.biz/watch-msc-istanbul-refloated-after-grounding-in-suez-canal/
[12] https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57746424
[13] https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-idAFC6N34W011
[14] https://www.accuweather.com/en/eg/suez/127330/march-weather/127330
[15] https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/News/Pages/5-3-2023-2.aspx

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

kanalın güney kısmında yapılan seyir faaliyetlerinin olağan şekilde devam ettiği ve kuzey tarafından yapılan seyir faaliyetlerinin batı hattı yerine doğu hattından yaptırıldığı ifade edilmiş ve çok kısa bir sürede MSC ISTANBUL gemisi kurtarılarak seyrine devam etmiştir.

Süveyş Kanalı'nda meydana gelen bu iki karaya oturma vakası incelendiğinde, gemi özellikleri açısından EVERGIVEN'a baktığımızda 399,94 m boyunda, 58 m genişliğinde ve 20.124 TEU kapasitesine sahip olduğu görülmektedir. Buna karşılık 16.652 TEU kapasiteli MSC ISTANBUL gemisi ise 399 m boyunda ve 54 m genişliğindedir.

Dünya üzerinde büyük yankı uyandıran EVERGIVEN gemisinin karaya oturma olayından sonra bu tarz durumlarda daha fazla tecrübe kazanmış olan Süveyş Kanal Otoritesi (SCA) yaşanan bu problemi deniz trafiğini aksatmayacak şekilde ivedilikle çözmüştür. Öte yandan Süveyş Kanalı'nın artan gemi trafiği ve gemi kapasitelerine bağlı olarak genişletilmesi ve mevcut deniz trafiğini taşıyabilecek düzeye gelmesi çalışmalarına Haziran 2021 yılında başlanmış ve Temmuz 2023'te biteceği öngörülmüş bulunan bu çalışmalarda sona yaklaşılmış ve EVERGIVEN gemisinin karaya oturduğu yerde 40 m kadar doğuya doğru genişletme çalışmaları yapılmış ve derinlik 20.11 metre'den 21,94 metreye çıkarılmıştır.

Gemilerin sığ sularda yaptığı manevraların riski ve draftı fazla olan gemilerin manevralarının zorluğu dikkate alındığında yapılan kanalın genişletilmesi ve derinleştirilmesi hamlelerinin karaya oturma vakalarını azaltacağı öngörülmektedir. Ayrıca hava koşullarının, gemi büyüklüklerinin ve draftlarının da farklı olduğu dikkate alındığında MSC ISTANBUL gemisinin kanalda yol açtığı problem kısa sürede giderilerek gemi seyrine devam etmiştir.

Sonuç olarak; kanallar, boğazlar gibi gemilerin emniyetli seyri için risklerin fazla olduğu yerlerde güvenli ve emniyetli bir seyir için gemiler açısından; hava ve deniz koşullarının elverişli olması, geminin özellikleri ve manevra kabiliyetinin iyi bilinmesi,

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

seyir ekipmanları ve gemi makine kondisyonunun iyi durumda olması gibi hususlar hayati önem arz etmektedir. Ayrıca seyir yapılan kanal gibi dar su yollarının güncel gemi tonajlarına uygun olarak yenilenmesi ve bu gemilerin adaptasyonu için testlerin yapılması, kanal kılavuzluk otoritelerinde görev yapan personelin eğitimli ve tecrübeli olması emniyetli seyri sağlayan diğer önemli hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Esnek Tedarik Zincirleri: Taşımacılık Sistemlerindeki Büyük Aksaklıklara Hazırlanmak ve Bu Aksaklıklara Çözümler Bulmak [16]



Kaynak: https://peradores.com/haberler.html

2019'dan bu yana bir dizi kriz, küresel tedarik zincirlerini kesintiye uğrattı. Covid-19, ekonomik kriz (enflasyon), Rusya-Ukrayna Savaşı ve enerji krizi gibi çoklu krizler, küresel tedarik zincirlerindeki mevcut sorunları daha da kötüleştirmeye devam etti. Bu nedenle, yük taşımacılığı ağlarında esneklik eksikliği ortaya çıkmış, transit süreleri artmış, program güvenilirliği azalmış, nakliye maliyetleri 4 kattan fazla artmış, kötüleşen iklim krizi dünyanın bazı

[16] ITF 2023 Zirvesi İlerleme Raporundan derlenmiştir. (ITF/TMB/TF23(2023)1)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

önemli tedarik zinciri rotalarında bozulmalara neden olmuş ve kilit konumdaki kavşak noktaları tıkanmıştır.

Üreticiler, araba parçaları ve elektronik bileşenler gibi emtia ve ara malların teslimatında gecikmeler yaşarken, tarım ihracatçıları ve diğer nakliyeciler gemi ambarlarında yük alanı bulmakta zorlanmaktadır. Büyük işletmeler bu krizlere karşı biraz daha dirençli olsa da küçük ve orta ölçekli işletmeler, yük taşımacılığı seçeneklerine yeterli erişimin olmaması nedeniyle savunmasızdır ve her zamankinden daha fazla desteğe ihtiyaç duymaktadır.

Artan hayat pahalılığı ve enflasyon, dünya genelinde fiyatları olumsuz etkilemiştir. Bu durum, tüketicilere mal tedarikini zorlaştırmaktadır. Dünya genelindeki jeopolitik belirsizlikler enerji krizini körüklemiş, tedarik zincirlerindeki aksaklıkları arttırmış ve küresel bir gıda krizini tetiklemiştir. Enflasyonist baskılar bazı ülkelerde işçi grevlerine neden olmuş, bu da Avrupa'daki nakliye merkezlerinde arz yığılmasına yol açmıştır.

Tedarik zincirlerinin kırılganlığı ortaya çıktıkça, şirketlerin risk çeşitlendirmesi artmaktadır. Örnek vermek gerekirse, tedarik zincirlerini çeşitlendirerek ve rekabeti teşvik ederek risk çeşitlendirilmesi yapılmaktadır. Denizcilik sektöründe, belirli bölgeler kurulacak limanlar arasında daha küçük gemiler aracılığıyla daha doğrudan bağlantı sağlanabilir. Belirlenecek kritik bölgelerde yer alan küçük limanların kapasiteleri güçlendirilebilir. Lojistiğin dijitalleşmesi gibi teknolojik yenilikler tedarik zincirlerine daha fazla esneklik kazandırabilir.

Küresel boyuttaki aşırı hava koşulları (iklim krizi) da tedarik zincirlerini sekteye uğratmaktadır. Örneğin, kuraklık sonucu meydana gelen koşullar, gemilerin dünyanın dört bir yanındaki önemli su yollarında normal yüklerinin yalnızca bir kısmını taşıyabileceği anlamına gelmektedir. Gelecekteki tedarik zincirlerinin şimdikilere göre daha sürdürülebilir olması şarttır. Birçok ülkede yük

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

taşımacılığı sektörü devlet desteklerinden faydalanmaktadır ancak daha sürdürülebilir bir yük tedarik zinciri oluşturmak için hala yeterli miktarda altyapı ve teknoloji yatırımı yapmamaktadır. Hükümetlerin iklim değişikliğinin yol açtığı aksaklıklarla mücadele edebilmek için tedarik zinciri güzergâhlarına yönelik uyum ve iş birliği politikalarını hızla geliştirmeleri gerekecektir.

Tedarik zincirlerinde meydana gelen kesintiler, ülkelerin politika geliştirirken dikkate alması gereken zaruri bir özellik haline gelmiştir. Tedarik zincirlerini olumsuz etkileyen çoklu krizler göz önüne alındığında, yakın gelecekte tedarik zincirlerinin kalıcı olarak kesintiye uğraması ihtimaline karşı ortak bir mücadele başlatmak için hükümetlerin ve sektörlerin birlikte çalışması gerekecektir.



Kaynak: https://www.abaypharma.com.tr/faaliyet-alanlari/uluslararasi-ticaret

24 Mayıs 2023 tarihinde Almanya'da gerçekleştirilecek Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) Yuvarlak Masa Toplantısında aşağıdaki sorulara cevaplar aranacaktır.

1. *Çok sayıda küresel kriz göz önüne alındığında, hükümetler rekabeti ve şeffaflığı teşvik eden politikaları nasıl geliştirebilir ve taşımacılık şirketlerinin tedarik zincirlerinde yeterli risk çeşitlendirmesine sahip olmalarına nasıl yardımcı olabilir?*
2. *Esnek ve sürdürülebilir bir lojistik ağı kurmak için hükümetler ve nakliye endüstrileri nasıl birlikte çalışabilir?*
3. *Artan aşırı hava olayları göz önüne alındığında, hükümetler tedarik zinciri sektöründeki kuruluşların karşılaştığı iklim adaptasyonu sorunlarına yardımcı olmak için hangi politikaları geliştirebilir?*

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Mart Ayında Yeniden Yükselişe Geçti [17] [18] [19] [20] [21]



Kaynak: https://turkdeniz.com/baltik-endeksi-16-puan-kaybetti

Bilindiği üzere Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index - BDI) Londra merkezli kömür, çelik, demir cevheri, çimento, tahıl gibi çeşitli ham maddelerin nakliye maliyetindeki değişiklikleri ölçen ve denizcilik sektörünün bağımsız veri sağlayıcısı Baltık Borsası tarafından oluşturulan bir nakliye ve ticaret endeksidir. Bu endeks yirmiden fazla güzergahta Handysize, Supramax, Panamax ve Capasize tipi gemilerin tonajları, rotaları, taşıdıkları yük ve taşınan kuru dökme yükler için ödenen ortalama fiyatlar dikkate alınarak oluşturulur ve ekonomik faaliyetler için önemli bir gösterge olarak kabul edilir çünkü endekste meydana gelen değişiklikler küresel arz ve talep eğilimleri hakkında fikir verir. Örneğin, kuru yük taşımacılığında talebin yüksek olmasını dünya genelinde hammadde ticaretinin artması, talebin azalmasını ise hammadde ticaretinin azalması şeklinde yorumlayabiliriz.

Dökme yük taşımacılığındaki talep, toplam gemi taşıma kapasitesindeki arzdan büyük olduğu durumlarda BDI'de artış, arzın talepten büyük olduğu durumlarda ise düşüş gözlemlenmektedir. Armatörler BDI'deki değişimlere göre önemli kararlar verirler. Örneğin, endekste bir yükselme meydana geldiğinde yeni gemiler inşa etmeye karar vererek navlun gelirlerini arttırabilir veya BDI'nin düşüşte olduğu durumlarda arz fazla olduğu için eski gemilerin sökümüne karar verebilirler. Bu tip kararların verilmesinde çok önemli bir

[17] https://www.investopedia.com/terms/b/baltic_dry_index.asp#:~:text=The%20Baltic%20Dry%20Index%20(BDI)%20is%20an%20index%20of%20average,important%20materials%20used%20in%20manufacturing.
[18] https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1280832
[19] https://eurometal.net/what-can-we-expect-in-2023-as-the-baltic-dry-index-falters/
[20] https://www.7deniz.net/piyasalar-2023-icin-ne-soyluyor
[21] https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20230228-smoo-bulk

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

endeks olan BDI'yı doğru analiz etmek; kuru yük taşımacılığının mevsimsel, konjonktürel olması ve navlun fiyatlarını etkileyen faktörlerin karmaşık olmasından dolayı kolay değildir.

Denizcilik sektöründe yaşanan altın dönemin ardından, sektördeki navlun oranları 2022 yılı boyunca trafik sıkışıklığının azalması, en büyük kuru yük tüketicisi Çin'in sıfır Covid politikasında ısrarcı olması ve Rusya-Ukrayna savaşının da etkisiyle küresel ekonomik büyümenin yavaşlaması nedeniyle bir azalma eğilimindeydi. 2023'ün Ocak ayında Çin, sıfır Covid politikasını uygulamaktan vazgeçse de mevsimselliğin de etkisiyle deniz taşımacılığı 2023 yılına pek iyimser başlamadı. Pandemi döneminde tarihi rekorlar kıran ve 5 bin puanları aşan BDI, kötü hava koşulları ve her yıl Ocak-Şubat dönemine denk gelen Çin Yeni yılının yarattığı sezonluk yavaşlamanın neden olduğu emtia üretimindeki kesintilerin etkilerini de yansıtarak 2023'ün başlarında hızlı bir şekilde düşmeye devam etti. Düşüş eğiliminde olan BDI, Ocak ayının başından Şubat ayının sonuna kadar %56 düşerek iki buçuk yılın en düşük seviyesine ulaştı. Küresel ekonominin durumuna ilişkin önemli öncü endekslerden kabul edilen BDI 2021'in Ekim ayında 5.500'ü geçmiş iken, 2023'ün Şubat ayında 510'lu değerlere kadar düşmüştür. Küresel ticaretin neredeyse durma noktasına geldiği pandemi dönemi olan 2020 yılının Mayıs ayında bile endeks değeri 300-400 seviyesindeydi (Şekil 1). Şubat ayındaki endeks değerinin dikkat çekici şekilde düşük olduğunu buradan da anlayabiliriz.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Şekil 1: Baltık Kuru Yük Endeksi



Kaynak: https://tradingeconomics.com/commodity/baltic

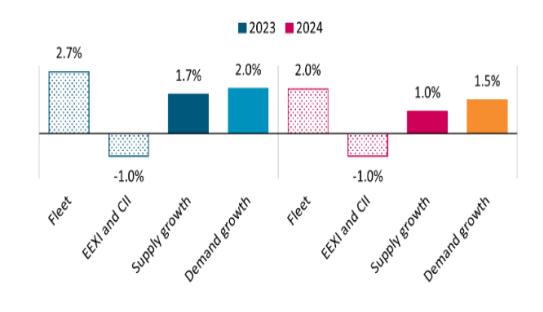
Hava sorunları ortadan kalktıkça ve Çin ekonomik anlamda toparlandıkça, talep Ocak ve Şubat aylarındaki çok zayıf seviyelerden düzelmeye başlayacaktır ki bu durumun etkisini Mart ayında net bir şekilde gördük. Çin'in sıfır Covid politikasına son verme ve büyümeye odaklanma kararı ile dipten dönen endeks, son bir ayda %195'in üzerinde yükselerek, 1.500 seviyelerine ulaştı (Şekil 1). BDI'deki yükselişte Çin'in yeniden açılması sonucu gerçekleşen ekonomik iyileşmenin yanı sıra gemi arzındaki azalma da etkili olmuştur.

Önümüzdeki çeyrekler için piyasada ki görünüm oldukça sakin. Çin'de talepteki canlanmanın arz/talep dengesinde iyileşmeye yol açmasıyla navlun oranlarının 2023'ün ikinci yarısından itibaren dört kuru yük gemi segmenti için iyileşmesi beklenmektedir. Kuru yük piyasasında ki arz ve talep oranları incelendiğinde yeni gemi siparişleri toplam kuru yük filosunun sadece %7,5'sini oluşturmaktadır ve filodaki büyümeyi

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

sınırlamaktadır; bu özellikle 2024'te geçerli olacaktır. Supramax, panamax ve capesize gemilerin teslimatları dedveyt tonaj açısından neredeyse eşit olurken, handysize gemisi teslimatları toplam dökme yük gemisi teslimatlarının yalnızca %7,0'ını oluşturacaktır. 2023 ve 2024'te talebin arzı yaklaşık 0,5 puan geride bırakacağı tahmin edilmektedir. Şekil 2'den de anlayacağımız üzere talep büyümesinin yavaşlaması beklense de arzın daha yavaş bir hızda artması beklendiği için piyasa koşulları marjinal bir şekilde iyileşebilir ve bu durum kuru yük navlunlarına ve BDI'e pozitif yönde etki edebilir.

Şekil 2: Kuru Yük Arz ve Talep Değişimleri



Kaynak: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20230228-smoo-bulk

Akdeniz ve Atlantik kıyılarında Gemiden Gemiye Petrol Transferlerine İlişkin Kurallar Sıkılaştırılıyor [22]



Kaynak: https://gcaptain.com/spain-tightens-rules-on-ship-to-ship-oil-transfers/

Akaryakıt ticareti, yedi ülkenin Aralık ayında Rus petrolüne tavan fiyat koyması ve Avrupa Birliği'nin Rus ham petrol ve petrol ürünlerinin ithalatını yasaklayan ayrı önlemleri nedeniyle komplike hale geldi. Bu sebeple, gemiden gemiye operasyonlar daha yaygın hale geldi ancak endüstri kaynakları bunların aynı zamanda artan bir güvenlik endişesi haline geldiğini söylüyor.

Gemiden gemiye operasyonlar faaliyetlerdeki artışın ardından İspanya kıyı şeridindeki gemiden gemiye petrol

[22] https://gcaptain.com/spain-tightens-rules-on-ship-to-ship-oil-transfers/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

transferlerine ilişkin kurallarını sıkılaştırdı.

22 Mart'ta yayımlanmasından 20 gün sonra yürürlüğe girecek olan yeni kurala göre, Akdeniz ve Atlantik kıyılarında, karasuları dışında bile operasyon yapmak isteyen petrol tankerleri, en yakın İspanya Liman Başkanlığı'ndan izin almak zorunda kalacak.

Kurala göre, ham petrol, rafine ürünler veya diğer kimyasallarla yüklü bu tankerlere hizmet vermek isteyen teknelerin de özel izin talep etmesi gerekecek.

İspanyol yetkililer geçtiğimiz haftalarda Barselona yakınlarında ve Kanarya Adaları açıklarında Akdeniz'e petrol döktüğünden şüphelenilen çok sayıda petrol tankerini durdurdu.

Yeni 'EMSA CARGOSAFE' Çalışması Kargo Yangınlarından Kaynaklanan Riskleri Araştırıyor [23] [24]



Kaynak: https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/download/7463/4909/23.htmleu/

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA), konteyner yangınlarına ilişkin bir güvenlik riski çalışmasına dayanarak uygun maliyetli risk kontrol seçeneklerini belirlemek amacıyla CARGOSAFE çalışmasını yayınladı. Çalışma hem mevcut gemiler hem de yeni inşa edilen gemiler için sorunun boyutlarını değerlendirdi.

Çalışma konteyner gemilerindeki yangınlara ilişkin riskleri incelemekte ve önleme, tespit, yangınla

[23] https://www.iims.org.uk/new-emsa-cargosafe-study-investigates-risks-from-cargo-fires/
[24] https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/download/7463/4909/23.htmleu/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

mücadele ve kontrol altına alma açısından bu riskleri kontrol etmeye yönelik önlemleri değerlendirmektedir. Can kaybı, kargo, gemi, çevre ve kurtarma risklerini değerlendirmek için özel bir risk modeli geliştirilmiştir.

Son olarak çalışma, beş farklı yönden durumu ele almaktadır. Bunlar; problemin tanımı, risk analizi, risk kontrol seçenekleri, maliyet etkililik değerlendirmesi ve seçim yapma önerileridir.

Problemin Tanımı:

Her bir koruma seviyesine göre ele alınması gereken yüksek riskli alanlar şunlardır:

- **Önleme:** özellikle yanlış beyan/bildirim yapılmaması veya tehlikeli kargo ile ilgili olarak yangın oluşumunun azaltılması
- **Tespit:** mürettebat tarafından ilk müdahaleyi yapmak için yangının yeterince erken tespit edilmesi
- **Yangınla mücadele:** yangının söndürülmesi veya en azından çıkış ambarındaki yangının uzun süre kontrol altına alınması
- **Sınırlama:** yangının çıkış yerinde veya çıkış ambarının üzerindeki bölmede kontrol edilmesi

Konteyner gemilerinde özellikle konteynerlerden kaynaklanan yangınlar bu gemi türleri için zaten bilinen bir karakteristik kaza olayı olmasına rağmen, son beş yılda artan bir görünürlük kazanmıştır. Gemide daha önce meydana gelen yangınlar; taşınan yüklere, tehlikeli maddelerin yanlış beyan edilmesine veya beyan edilmemesine, konteyner gemilerinin teknik tasarımına ve özelliklerine, konteyner gemilerindeki konteyner istifine ve yangın algılama için eski ve bazen yetersiz teknik donanıma atfedilebilir.

Bu durum, 2014 yılında SOLAS yönetmeliği II-2/10'da (karar MSC.365(93)) yapılan değişikliklere istinaden 1 Ocak 2016 sonrası inşa edilen konteyner gemilerinde istenen zorunlu ilave ekipmanlara rağmen devam etmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Risk Azaltma Yöntemlerinden Bazıları

– Konteyner tarama aracı

– İyileştirilmiş bağlama kontrolü

– Mevcut duman algılama sisteminin iyileştirilmesi

– Isı algılama

– Sabit IR kameralar

– CCTV – AI – duman algılama

– Manuel algılamayı iyileştirmek için mürettebat için taşınabilir IR kameralar

Söz konusu çalışmanın ayrıntılı raporuna 'Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)' web sitesinden ulaşılabilir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynaklar

1. www.portofrotterdam.com
2. www.transport.ec.europa.eu
3. www.maritime-executive.com
4. www.tradewindsnews.com
5. www.unctad.org
6. www.ics-shipping.org
7. www.marinetraffic.com
8. www.marine-executive.com
9. www.offshore-energy.biz
10. www.bbc.com
11. www.reuters.com
12. www.accuweather.com
13. www.suezcanal.gov.eg
14. www.investopedia.com
15. www.dergipark.org.tr
16. www.eurometal.net
17. www.7deniz.net
18. www.bimco.org
19. www.gcaptain.com
20. www.iims.org.uk
21. www.emsa.europa.eu

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm