

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

TEMMUZ / 2020



## 1 TEMMUZ

## DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

*Kutlu Olsun*

# UZMAR®

## 7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

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

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



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berkgumrukleme.com](mailto:info@berkgumrukleme.com)

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

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)

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



**CITADESIGN**  
Marine Interior Design







aselsan  
FERSAH



# FERSAH

KARINAYA MONTELİ  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



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

M. ZİYA KALKAVAN

ALİ YÜCE

2012 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



**Yıl 36**  
**TEMMUZ 2020**

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

### **SAHİBİ**

**İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN**

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK**

### **YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU**

**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

### **İDARE MERKEZİ**

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

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

**F: +90 212 293 79 35 [dto@denizticaretodasi.org.tr](mailto:dto@denizticaretodasi.org.tr)**

**[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr)**

### **YAYINA HAZIRLIK**

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

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

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

**[info@tayfajans.com](mailto:info@tayfajans.com)**

**Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN [hakkisen@tayfajans.com](mailto:hakkisen@tayfajans.com)**

**Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY [ayseolcay@tayfajans.com](mailto:ayseolcay@tayfajans.com)**

**Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU  
[zeynep@tayfajans.com](mailto:zeynep@tayfajans.com) Tel: +90 216 339 13 40/41**

**Editör: ÖZGE SAYDAM DEMİRKOL [editor@virahaber.com](mailto:editor@virahaber.com)**

**Art Direktör: FATMA BAŞ [fatmabas@tayfajans.com](mailto:fatmabas@tayfajans.com)**

**Muhabir: SERPİL GEDİK [muhabir@virahaber.com](mailto:muhabir@virahaber.com)**

**Katkıda Bulunanlar:  
SEVİM TARHAN ATASOY  
ESİN TARHAN**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET  
Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul  
Tel: + 90 212 280 00 09  
Faks: +90 212 264 74 33  
[www.ozgun-ofset.com](http://www.ozgun-ofset.com)**

**Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.  
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.  
Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.**

**ISSN 1301 – 5907**



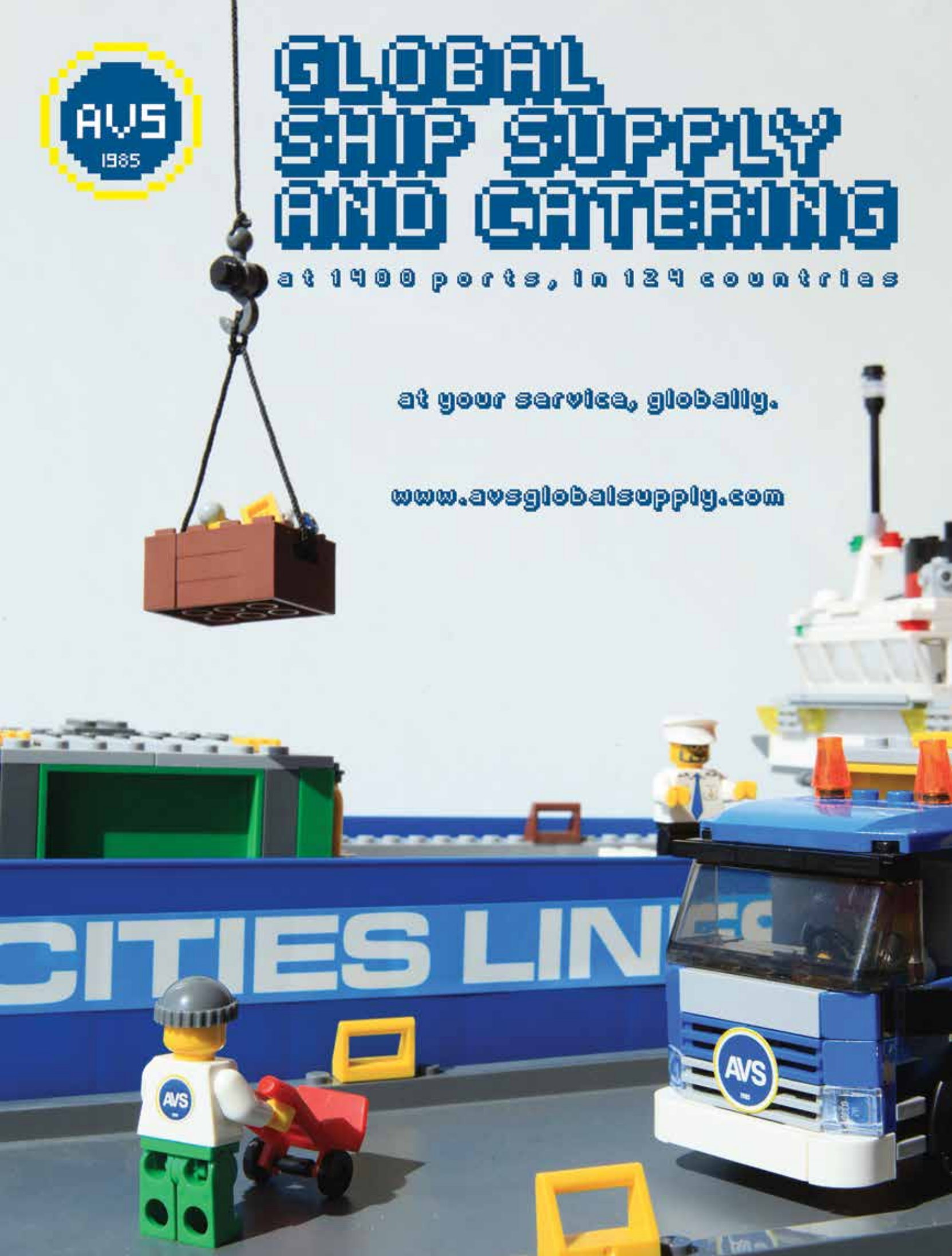


# GLOBAL SHIP SUPPLY AND CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

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





# FREEFALL LIFEBOATS



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

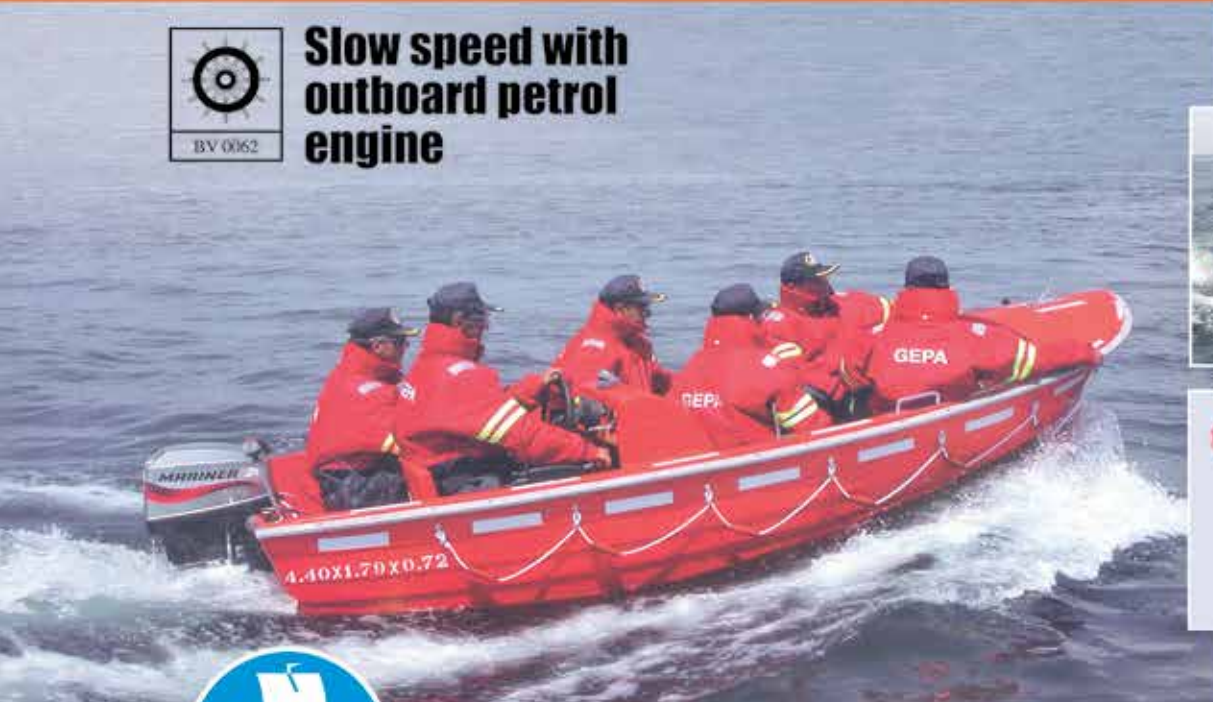


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



**Slow speed with  
outboard petrol  
engine**



**GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.**

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



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

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

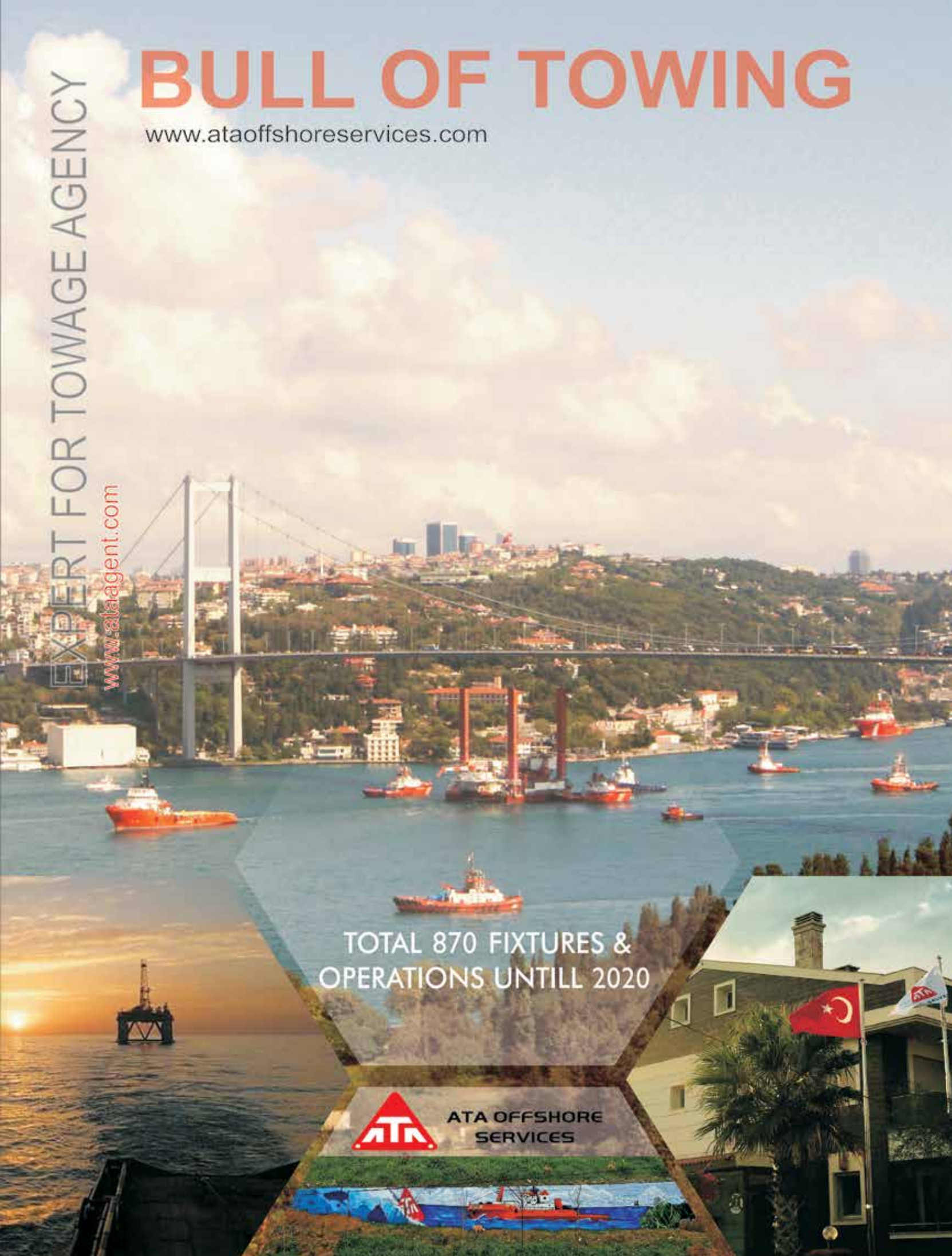
# BULL OF TOWING

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

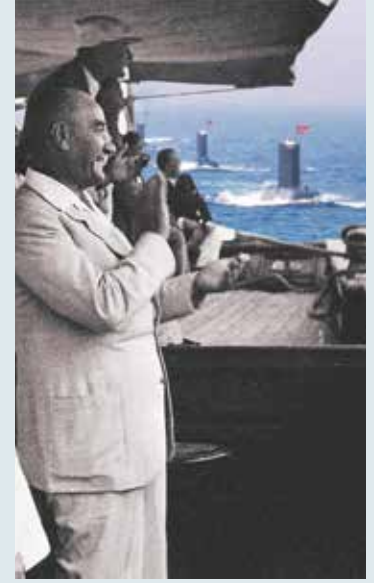
TOTAL 870 FIXTURES &  
OPERATIONS UNTILL 2020



ATA OFFSHORE  
SERVICES



# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NA  
MUSTAFA VARANK  
KONUK OLDU

## 50

### GÜNDEM

DENİZCİLİK VE  
KABOTAJ BAYRAMI:  
DENİZLERİMİZDE TAM  
BAĞIMSIZLIK...

## 12

### TAMER KIRAN

"OKYANUSU GEÇTİK  
DEREDE BOĞULMAYALIM"

## 56

### AKADEMİK BAKIŞ

NAGEHAN GÜRBÜZ  
ERSOY

## 58

### SÖYLEŞİ

KENAN ELMAS

## 62

### EKONOMİ

HARUN ŞİŞMANYAZICI

## 74

### IMO

"DENİZCİLER KİLİT  
ÇALIŞANLARDIR"

## 94

### LOJİSTİK

EMRE ELDENER

## 96

### BUNKER

SÜLEYMAN UMUR

## 98

### ANALİZ

ODADAN HABERLER .....	38
ŞUBELERİMİZDEN .....	46
DTO AB BÜLTENİ .....	68
GEMİ TUTULMALARI .....	72
SEKTÖRDEN HABERLER .....	76
S&P .....	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	104
ISTFIX ANALİZ .....	106
HURDA RAPORU .....	108



We believe  
in making a  
difference!



*We are here to change the game...*

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

**Together we offer;**

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

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







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



# SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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





**MARİN**  
**RÖMORKÖR ve**  
**KILAVUZLUK A.Ş.**

Güçlü  
**“yönümüz”**  
sizin  
memnuniyetiniz



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

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



# Okyanusu geçtik derede boğulmayalım

Hayatımızı kâbusa çeviren, iş ve yaşam rutinimizi alt üst eden COVID-19 salgınının ülkemizi direkt etkilemeye başlamasından bu yana dört ay geçti. Maalesef, henüz bu hastalığı tedavi edecek etkili bir ilaç bulunamadı, aşı geliştirilemedi. Salgının tavan yaptığı dönemi, dünyanın gelişmiş birçok ülkesiyle kıyasladığımızda çok başarılı bir şekilde atlattığımız gerçektir. Bugünlere Sayın Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde, Sağlık Bakanımızın

Aman kazanımlarımızı heba etmeyelim. Sosyal mesafe ve kişisel korunmaya ilişkin gerekli özeni göstermemiz durumunda normalleşme sürecinde başarı şansımız da artacaktır.

## DENİZLERİMİZDEKİ BAĞIMSIZLIĞIN 94. YILI

Temmuz ayı denizciler için önemli bir ay... Kurtuluş Savaşı sonrasında ekonomik

700 bin DWT büyüklüğe ulaşmıştır. Denizcilik sektörü, büyüklük olarak ülke ekonomisine yaklaşık yüzde üç civarında katkı sağlayan bir sektör haline gelmiştir. Bu rakamlar yeterli mi, hayır... Milli gelir içinde denizciliğin katkısını en az iki katına çıkarmamız, dünya denizciliğinden daha fazla pay almamız, ülke olarak dünya denizciliğinde lider 10 ülke arasında yer almak öncelikli hedefimiz olmalıdır. Başta Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK olmak üzere, bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, bu sektörün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilerin ve tüm halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum.

Haziran ayında denizcilik öğrencilerinin COVID 19 salgını nedeniyle aksayan staj eğitimleri ile ilgili girişimimiz olumlu sonuçlandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'mızla yaptığımız görüşmeler neticesinde, denizcilik eğitimi veren okullarda öğrenim gören güverte sınıfı öğrencilerini kapsamak üzere eş değer staj uygulamasına gidildi. Buna göre, bu gruptaki öğrencilerin, stajlarının iki aylık bölümünü, deniz eğitim süresinden sayılmak üzere denizcilik işletmelerinde yapmalarına müsaade edildi. Bakanlığımıza, bu çalışmaya gösterdiği hassasiyet ve sonuçlanmasından dolayı teşekkür ediyorum. Haziran ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'mızda görev değişimleri de oldu. Denizcilik Genel Müdürlüğü görevine Sayın Ünal Baylan, Yardımcılığına ise Sayın Burak Aykan atandı. Müdürlüğe vekalet eden Sayın Ahmet Selçuk Sert'e görevi boyunca sektörümüze gösterdiği yakın ilgi ve alaka nedeniyle teşekkür ediyorum. Yeni Genel Müdür Sayın Ünal Baylan'a ve Yardımcısı Sayın Burak Aykan'a da yeni görevlerinde başarılar diliyorum. Odamız ile Bakanlığımız arasındaki yakın işbirliği ve çalışmanın kaldığı yerden devam edeceğine olan inancımı dile getirirken, kendilerine her türlü desteği vermeye hazır olduğumuzu belirtmek istiyorum. Bu ay, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 4. yıl dönümünü idrak ediyoruz. Yakın tarihimizde ülkemizin bekasına karşı hain terör örgütünün kalkıştığı en vahim olayların başında gelen bu kalkışmayı geri püskürten, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımızı sunuyorum.

Kalın sağlıcakla...



**TAMER KIRAN**

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

yönetiminde, sağlık çalışanlarımızın üstün birikim ve gayretiyle geldik. Bu başarının sonucunda Haziran ayı itibarıyla normalleşme dönemine adımımızı attık. Ancak son günlerde vaka sayısı ve yoğun bakıma alınan hasta sayısındaki artışlar, salgında yeni bir dalga mı geliyor endişesi yarattı. Hayatımızı normale döndürmeye başlamışken, yaşanan bu durum maske-mesafe-hijyen kuralının ne kadar önemli ve uyulması zorunlu olduğunu bize gösterdi.

Dünya artık küresel tedarik ve değer zincirinde yeni adres arayışları içinde. Ticaret yolları ve merkezlerinde değişiklikler ortaya çıkacağı gün gibi aşikar. Türkiye bu anlamda gerçek bir potansiyel sunuyor. Milletçe el ele vererek bu tarihi fırsatı değerlendirmemiz gerekiyor. Bir yandan işimize dört elle sarılırken, diğer yandan bu yeni dönemin kurallarına sıkı sıkıya bağlı kalmamız büyük önem taşıyor.

kalkınma hamleleri yapmaya başlayan genç Türkiye Cumhuriyeti, 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun" ile Türkiye karasularında kabotaj hakkını tamamen Türk vatandaşlarına ve firmalarına vermiştir. Kabotaj sadece bir yasanın adı değil, aynı zamanda tam bağımsızlığımızı kutlayacağımız bir gündür. Türk denizciliği bugün ulaştığı olduğu düzeyi, Cumhuriyet'e, Cumhuriyet'in kazanımı olan Kabotaj Kanunu'na, o ilk yılların inanılmaz çabalarıyla elde edilen düzenlemelere ve sonuçlarına borçludur.

Bugüne kadar gerçekleştirilen tarihi reformlar doğrultusunda denizcilikte etkin ve saygın bir konuma geldik. Türk sahipli deniz ticaret filomuz bundan 17 yıl önceye göre üç katı üzerinde büyüyerek 28 milyon



# İskele kuşu Montenegro'da.

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



ASMİRA & CO



# ONURSAN



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

## Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

### Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts







---

# LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

# MECLİS TOPLANTISI'NA MUSTAFA VARANK KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Haziran Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıya Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank konuk oldu.



**SALİH ZEKİ ÇAKIR**

DTO Meclis Toplantısı'na Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacır ve Bakan Yardımcısı Dr. Çetin Ali Dönmez de katıldı. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank'ı, Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacır'ı, Bakan Yardımcısı Dr. Çetin Ali Dönmez'i, genel müdürleri, Meclis üyelerini, sektör temsilcilerini ve tüm katılımcıları şahsı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis'i adına saygıyla selamladı. Oda'nın Haziran Ayı Meclis Toplantısı'na iştiraklerinden dolayı herkese teşekkür etti ve toplantıyı başlattı.

"Sayın Bakanım, bilindiği üzere tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz de

koronavirüs salgınına maruz kalmış ve cansiperane bir mücadelenin içine girmiştir. Sürecin en başından beri Türkiye hastalığı her aşamada hassasiyetle takip ederek, aldığı tedbirleri hayata geçirmiştir. Devletimizin dirayeti ve sağlık çalışanlarımızın üstün gayretiyle ülkemiz salgın konusunda başarılı bir grafik yakalamıştır" diyerek konuşmasına başlayan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır şunları söyledi: "Başta tüm dünyaya örnek teşkil eden bu mücadelenin mimarı Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere bakanlarımıza ve devletimizin bütün birimlerine şahsım ve Meclisim adına teşekkür ediyorum. En ön safta yer alan sağlık çalışanlarımıza da gösterdikleri

özveriden dolayı minnetlerimi sunuyor, salgın dolayısıyla hayatını kaybeden yurttaşlarımıza Allah'tan rahmet, tedavisi devam edenlere de acil şifalar diliyorum."

## TÜRK SAHİPLİ KOSTER FİLOSUNUN YENİLENMESİ PROJESİ

Salih Zeki Çakır; "Sayın Bakanım, küresel salgının getirdiği ağır yük sektörümüzü de tesiri altına aldı. Uluslararası tedarik zincirindeki aksamalar ve üretim verimliliğindeki büyük düşüş özellikle ve öncelikle deniz taşımacılığını ve deniz turizmini olumsuz yönde etkilemiştir dedi. "Yaşanan belirsizlikler ve küresel kriz dalgası Türk denizcilerini tedirgin bir bekleyiş içerisine soktu. Ancak idaremizin denizcilerimizle adeta gönül birliği yapması bizlerin geleceğe dair ümitkar olmasını mümkün kıldı diyen Çakır şunları söyledi: "Memnuniyetle müşahede ediyoruz ki, Türkiye dünyanın virüse karşı direnme sürecine girdiği bir dönemde her alanda büyüme hedefini daima diri tuttu. Bu hedefin kapsamı dahilinde olan sektörümüz siz değerli bakanımızın verdiği müjdeyle pandemi sürecinde ciddi bir motivasyon elde etti. 3 Nisan 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'ne finansal kaynak sağlama yönünde önemli bir karara imza atıldı. Sektörümüz adına büyük önemi haiz bu millî projeye yakın teveccüh gösteren başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere şahsınız ve ekibinize teşekkür ediyorum. Ayrıca yaşlı kosterlerimizin yenilenmesi hususunda sürecin en başından beri desteklerini esirgemeyen ilgili bakanlarımıza ve idarenizin tüm temsilcilerine şükranlarımı sunuyorum. Malumlarınız 11. Kalkınma Planı'nda





**TAMER KIRAN**

da deniz taşımacılığını büyük ölçüde ilgilendiren ve içerisinde Türk sahipli deniz ticaret filosunun geliştirilmesi hedefini de barındıran maddeler de yer almıştı. Planda ülke ekonomimiz adına katma değeri yüksek olan deniz taşımacılığı konusunda gösterilen hassasiyet öncelikli olarak bizleri mutlu etmiştir. Özellikle deniz yolu paylarının artırılması hususu çağdaş bilimle uyumlu ve sorunları çözüme kavuşmuş Türk deniz ticaret yapısının oluşturulmasına katkı sunacağı aşikardır. Kalkınma Planı ile birlikte gemi yan sanayinin geleceğine dair geliştirici önerilerde bulunacak deniz teknolojileri ve sanayisi teknik komitesinin kurulması sektör paydaşlarının karar alma sürecine büyük ölçüde fayda sağlayacaktır. Öte yandan, hibrit ve elektrik tahrikli motorların yakın mesafe yolcu ve araç taşımacılığı için kullanılan gemilere entegre edilmesinin amaçlanması denizcilüğümüzde teknolojik dönüşümün ciddi oranda önünü açacaktır.”

Meclis Başkanı Çakır, “Sayın Bakanım, Covid-19 salgınının yaşattıklarıyla birlikte küreselliğin kısmi çöküşüne şahit olduk. Öyle ki finansal göstergeler virüsün büyük bir karmaşanın tetikleyicisi olabileceğine de ciddi bir şekilde işaret etti” dedi.

Süper güçlerin ve diğer ulusların kendi iç dinamiklerine odaklanarak gelecek adına yeni planlamalar yapma arayışına girdiklerini söyleyen Çakır konuşmasını şöyle sürdürdü: “Türkiye’nin yakın geçmişte başardıkları ve ortak akıl, ortak payda odaklı çalışmalarını krizlere karşı hazırlıklı olmamızda zemin hazırlamış oldu. Özellikle jeopolitik konumumuz itibarıyla denizcilik sektörü bu dinamizme azami oranda katkı sunmaya devam etti. Tabii ki devletimizin gösterdiği teveccüh milli seferberliğe ortak olmamıza imkan tanıdı. İdaremizin bizlere hissettirdiği güven ve oluşturduğu farkındalık, sektör paydaşlarımızı daha da cesaretlendirdi. Bugün olduğu gibi gelecekte de 2023 hedefleri doğrultusunda ulusal ve uluslararası arenada azami gayreti göstereceğimizi zatialinize belirtmek isterim. Son olarak, yeni Türkiye’nin inşası için elimizi taşın altına koymaya hazır olduğumuzu değerli dikkatlerinizden sunuyor, Meclis’imize teşekkürlerinizden dolayı size ve değerli çalışma arkadaşlarınıza yürekten teşekkür ediyorum. Toplantımızın ülkemiz ve denizcilüğümüz için hayırlara vesile olmasını diliyorum.”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, konuşmasını tamamladıktan sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Tamer Kiran’a söz verdi. Tamer Kiran, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank’ı, Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacır ve Bakan Yardımcısı Dr. Çetin Ali Dönmez’i, sevgi ve saygı ile selamlayarak konuşmasına başladı.

### “KOSTER FİLOMUZUN YENİLENME PROJESİ'NE ÇOK ÖNEM VERİYORUZ”

Covid-19’la birlikte bir geleneği askıya alma ve Meclis buluşmalarını da video konferans yöntemiyle yapmaya mecbur kaldıklarını söyleyen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, haziran ayı toplantısının da bu yöntemle gerçekleştirdikleri üçüncü toplantı olacağını hatırlattı. Meclis toplantılarının o sıcak atmosferini, bir araya gelmeyi özlediklerini ama bir süre daha bu yöntemin kullanılmaya devam edileceğini söyleyen Kiran şöyle konuştu: “Bugün toplantımızda çok değerli bir konuşumuzu misafir etmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mustafa Varank bu ayki Meclis toplantımıza katılarak bizleri onurlandırdı. Zatialinize teşekkür ediyorum. Hoş geldiniz, şeref verdiniz Sayın Bakanım. Sayın Bakanım bugün sizinle birlikte aramızda bulunan Bakan Yardımcılarımız Sayın Doktor Çetin Ali Dönmez ile Sayın Mehmet Fatih Kacır ve çalışma arkadaşlarınıza da ayrıca hoş geldiniz diyorum. Odamız ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığımız arasında iş birliğine açık samimi bir bağ bulunmaktadır. Bildiğiniz gibi küçük ve orta ölçekli işletmelerin geliştirilmesi ve desteklenmesi amacıyla KOSGEB tarafından uygun koşullarda finansal destek sağlanması hakkında karar 3 Nisan tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Koster Yenileme Projesi’nin finansmanı için yapılan bu değişiklik sonrası zatialinizin, “Bu desteği koster filosunun yenilenmesi için kullanılmak istiyoruz” açıklaması sektörümüzü ve kostercilerimizi çok memnun etmiştir. Koster Filosu Yenileme Projesi, Odamızın çok önem verdiği projelerinden biridir.”

Karadeniz ve Akdeniz çanağında hizmet veren koster filusunda, sahibi Türk armatörler olan yerli veya yabancı bayrakla çalıştırılan gemi mevcudunun



2019 yılı itibarıyla yaklaşık 770 gemi, kapasite olarak da 3.2 milyon DWT civarında olduğunu söyleyen Kiran; "Emniyetli ve güvenli bir taşımacılık için bu tür gemilerin yaş ortalaması 10-15 yıl olması gerekirken, bizim koster filomuzun ortalama yaşı 27'dir" dedi. Bu yaş farkının ilerleyen dönemde rekabet gücümüzün korunması noktasında önemli bir tehdit oluşturmakta olduğuna işaret eden Tamer Kiran, "Yeni çıkan karar, koster filomuzun yenilenmesi için önemli imkanlar sağlayacaktır. Bu kararlar KOSGEB'in faiz desteği limiti 10 katına çıkarılarak, yıllık faiz desteği proje başına 300 bin liradan 3 milyon liraya çıkarılırken, ayrıca kredi vadesi de 48 aydan 60 aya çıkarılmıştır" diye konuştu.

Bu projenin sadece armatörlerimiz ve gemi işletmecilerimiz bakımından değil, tersanelerimiz, gemi yan sanayimiz başta olmak üzere sektörümüzün hemen her kesimi açısından da büyük yararlar sağlama özelliğine sahip olduğunun altını çizen Tamer Kiran bu süreci KOSGEB Finansman Dairesi ile birlikte yürüttüklerinin bilgisini vererek şunları kaydetti: "Son olarak Odamız kredinin kullanılma kriterlerini sektörün görüşünü alarak 5 Mayıs tarihinde KOSGEB Başkanlığı'na yazı ile bildirmiştir. Asgari %50 yerli ve millilik oranı ile yeni nesil 10 adet koster tipi gemi ile bu projeye başlamak Kredi Garanti Fonu kefaleti ile

2 yıl ödemesiz 5 yıl vadeli yıllık 3 milyon faiz desteğiyle bir bankadan kredi temin edilmesi, banka ile yapılacak protokol ve nihai kullanım şartlarının belirlenmesi esnasında Odamızın görüşlerinin alınması proje kriterleri olarak KOSGEB'e iletilmiştir."

Proje kriterleri belirlenirken genel, uygulanabilir, hızlı bir şekilde sonuç almaya yönelik olmasına özen gösterdiklerini vurgulayan Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Yaklaşık 10 yıldan beri gündemimizde olan bu projenin daha fazla gecikmemesini pratik ve hızlı karar veren siz Sayın Bakanımızın talimatıyla bir an önce bir bankayla anlaşma sağlanıp işe başlamayı arzu ettiğimizi belirtmek istiyorum. Sektörümüz adına Sayın Cumhurbaşkanımız başta olmak üzere zatialinize, Sayın Bakan Yardımcılarımıza, KOSGEB Başkanlığı'nda düzenlemeye emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum."

"Sayın Bakanım dünya ticaretinin %85'i, ülkemiz ticaretinin %89'u, deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir ki son pandemiden sonra son üç aylık dönemde bunun daha da arttığı aşikardır" diyen Tamer Kiran, dünyada kara ve havayolu taşımacılığının çok sekteye uğradığını, pandemi sürecinin, hayati öneme sahip tedarik zinciri akışının sağlanmasında

deniz taşımacılığının ne denli stratejik bir öneme sahip olduğunu bir kez daha ortaya koyduğunu belirtti.

### "YENİ PROJELERLE İŞ BİRLİĞİMİZE DEVAM ETMEK İSTİYORUZ"

Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Diğer taraftan, denizcilik sektörünün uluslararası bir faaliyet olması nedeniyle küresel düzeydeki uygulama kural ve düzenlemelere tam uyumu gerekmektedir. Bu nedenle teknolojik gelişmelerin çok yakinen takip edilmesi ve hayata geçirilmesi kaçınılmaz olarak karşımıza çıkmaktadır. Sayın Bakanım, bu bağlamda geleceğe yönelik zatialinizin önderliği ve desteği ile bakanlığınızın Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü nezdinde 11. Kalkınma Planı'nda da yer alan Türk sahipli deniz ticaret filosunun büyütülmesi, güçlendirilmesi ve yeni nesil teknolojilerin kullanılması için proje bazlı teşvik sistemi kapsamında yeni projelerle iş birliğimize devam etmek istediğimizi burada bilgilerinize arz ediyorum."

Tüm dünyayla birlikte ülkemizi de etkileyen covid-19 salgınında Mayıs ayını da geride bıraktığımız işaret eden Kiran, ekonomiden sosyal hayata birçok alanda salgınla mücadele kapsamında hayata geçirilen tedbirlerden derin bir şekilde etkilendiğimizin altını çizdi. Mayıs ayının geleceğe dair umutların daha net ortaya çıkmaya başladığı ay olduğunu söyleyen Kiran, şunları aktardı: "Mart ve nisan ayları sıkıntılı bir şekilde geçerken, Sayın Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde, Sağlık Bakanımızın yönetiminde salgının başladığı ilk günden bu yana başarıyla uyguladığımız önlemler ve özverili sağlık çalışanlarımız sayesinde pandeminin o meşhur eğrisi yönünü değiştirerek aşağıya doğru gitmeye başladı. Mayıs ayının ikinci yarısından itibaren normalleşme hazırlıklarını başlattık, şimdi yeni bir aşamaya geçiyoruz. Haziran ayının başlamasıyla birlikte birçok yasağın artık bir bir kalkmaya başladığına şahit oluyoruz. Yalnız, bu dönemde aşı ve ilaç bulunana kadar hiçbir şeyin eskisi gibi olamayacağını aklımızdan çıkartmamamız gerekiyor." Kiran, bu yeni dönemde aklımızda sosyal mesafe





kuralı, yüzümüzde maskemiz, sağlık tedbirlerinden asla taviz vermeden işlerimize bıraktığımız yerden devam etmemiz, yeni dönemi akıllı ve planlı bir şekilde yönetmemiz gerektiğini sözlerine ekledi. “Salgın başından bu yana, üyelerimizin bu süreçten mümkün olabilen en az hasarla sıyrılabilmeleri için gece gündüz demeden çalışmalarımıza devam ediyoruz. Sizlerden gelen sıkıntı ve talepleri ilgili bakanlıklara iletmeye, değişen şartları sürekli değerlendirmeye ve aktif hareket etmeye gayret ediyoruz” diyen Kıran, sözlerini şöyle sürdürdü: “Bildığınız gibi bu çalışmalar neticesinde pek çok destek uygulaması bakanlıklarımız tarafından hayata geçirildi. Bunlardan Kredi Garanti Fonu'nun kefaleti ve Odamızın maddi katkılarıyla Nefes Kredisi, DenizBank tarafından hayata geçirilmişti. Bugün itibarıyla, 196 üyemizin bu imkandan faydalandığını ve 10 milyon 195 bin Lira tutarında kredi kullandığını görüyoruz.”

### “DENİZCİLER KİLİT ÇALIŞANLARDIR”

Mayıs ayıyla beraber ortaya çıkan ekonomik aktivitede dipten dönüşün işaretlerini artık net bir şekilde gördüklerini söyleyen Kıran, dünyanın birçok ülkesinde de ekonomiyi açma ve kademeli normalleşme çabalarının başladığına işaret etti. Covid-19 kısıtlamaları ve ülkeler arası hava ulaşımının durdurulması nedeniyle çok sayıda deniz çalışanının aylardır

değişimlerini yapamadığını, halen daha da yapamamakta olduğunu belirten Kıran, bu sebeple Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün, 25 Haziran Dünya Denizcilik Günü için bu senenin temasını “Denizciler kilit çalışanlardır” olarak belirlediğinin altını çizdi. Kıran sözlerini şöyle tamamladı: “Bu tema ile gemi çalışanlarının değişiminde yaşanan sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik olarak hükümetlerin girişimlerde bulunmasının teşvik edilmesi amaçlanıyor. Biz de her platformda bu sıkıntıyı dile getiriyoruz. Bu sorunu artık çözmeli ve bu deniz çalışanlarını evlerine, ailelerine kavuşturmalıyız. 25 Haziran'da kutlanacak bugün vesilesiyle Covid-19 salgını sürecinde ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin aksamamasının sağlanması konusunda çok önemli görevler ifa eden deniz çalışanlarımıza bir kez daha takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum. Sözlerimi burada noktalarken hepimizi şahsım ve yönetim kurulumuz adına bir kere daha sevgi ve saygı ile selamlıyorum.”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, bilgilendirmelerinden dolayı Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a teşekkür etti ve Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın sektörümüz için çok önemli olduğunu vurguladı. Kendisinin de bir süre TÜBİTAK TÜSSİDE Yönetim Kurulu Üyeliği, sonrasında da TÜBİTAK Bilim

Kurulu üyeliğinde bulunduğunu ve bu süreçte sektörün sanayi ve teknoloji bakanlığı kurumları ile çok yakın irtibatla olduğu projeler üzerinde yoğunlaştıklarını söyleyen Çakır, “İnşallah bundan sonra da daha yoğun yakın çalışma içinde oluruz, hedeflerimizi birlikte başarırız” dedi. Salih Zeki Çakır sözü Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank'a bıraktı.

### “TÜRKİYE BU KÜRESEL KRİZDE BAŞARILI BİR SINAV VERİYOR”

Konuşmasına hayırlı sabahlar dileyerek başlayan Varank, “Haziran ayı Meclis toplantınızda sizlerle birlikte olmaktan büyük memnuniyet duyuyor, her birinizi saygı ve muhabbetle selamlıyorum. Öncelikle anlayışınız için teşekkür ediyorum. Normalde bu toplantıyı geçen hafta Perşembe günü yapacaktık. Ancak, ertelemek durumunda kaldık. Sonra bugün 14.30'a söz kesmiştik, bu sefer kabine toplantısıyla çakıştı o halde biz bu toplantıyı sabah yapalım dedik, sizler de gerekli esnekliği gösterdiniz ve şimdi bir aradayız. Ümit ediyorum ki verimli ve faydalı bir toplantı gerçekleştireceğiz” diye konuştu.

Deniz Ticaret Odası'nın hem sektörün gelişmesi, hem de uluslararası rekabet gücümüzün artması açısından kritik bir öneme sahip olduğunu belirten Bakan Varank, dünya ticaretinin ve ülkemiz dış ticaretinin %90'ının deniz taşımacılığı üzerinden gerçekleştiğine işaret ederek, salgınla birlikte daralan dünya ticaretinden deniz taşımacılığının da büyük ölçüde etkilendiğini söyledi. Avrupa Birliği başta olmak üzere neredeyse tüm büyük pazarlarda dış talebin durma noktasına geldiğini ifade eden Mustafa Varank, bu sene uluslararası ticarete %30'lara varabilecek bir daralma beklendiğini sözlerine ekledi. Bu durumun küresel ekonomide küçülmeyi de beraberinde getireceğini söyleyen Varank, virüsle mücadelede ülkeler arasındaki gelişmişlik farklarının ortadan kalkmaya başladığını gördüğünü vurguladı. Ekonomik gücü ile övünen ülkelerin salgını yönetmekte aciz kalırken, uluslararası kuruluşların da yaraları sarmaya dönük kapsamlı bir yaklaşım geliştiremediğine dikkat çeken Varank,



bu dönemin kazananlarının kendi kendine yetebilen, altyapıları ve kurumsal kapasiteleri güçlü ülkeler olduğunun altını çizdi. “Türkiye bu küresel krizde başarılı bir sınav veriyor, inşallah bundan sonra da vermeye devam edecek. Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde attığımız adımlar sayesinde pek çok ülkeden pozitif yönde ayrıştık” diyen Varank şöyle konuştu: “Sağlık tedbirleri ile birlikte ekonomik tedbirleri de eş zamanlı bir şekilde uyguladık. Tüm dünyada fabrikalar kapatılırken, ülkemizde üretimin durmaması yönünde çalışmalar yaptık. İstihdam, finansman ve sosyal yardım alanlarında benzersiz politikaları hayata geçirdik. Yurt içi sanayimizin yetkinlikleri sayesinde ihtiyaç duyulan her ürüne kolayca erişebildik. Bunun da ötesinde sağlık endüstrisinde inovatif ürünler geliştirerek küresel rekabette biz de varız dedik. İki haftada ürettiğimiz yerli yoğun bakım solunum cihazıyla dünya standartlarında ve muadillerinden üstün bir ürünü piyasa ile tanıştırdık. Tanı kitleri, aşı ve ilaç alanındaki projelerimizle de dünyanın ilgisini çekiyoruz. Sizleri teknik detaylara boğmadan bu projelerin ruhuna dokunan birkaç örnek vermek istiyorum. Tedavide kullanılan ve daha önce ithal ettiğimiz iki farklı ilacın etken maddesini kendimiz sentezleyerek, artık kendi başımıza üretebiliyoruz. Virüs proteinlerini çoğaltıp, ki bu önemli bir kabiliyet gerektiriyor, satabiliyoruz. Aşıda

geleneksel yöntemlerin yanında, hiçbir ülkenin denemediği yeni teknolojileri deniyoruz. Geliştirdiğimiz yüksek antikoru plazmayı hasta tedavilerinde kullanıyoruz. Şimdi bunun ticarileştirme çalışmaları da sürüyor. Tanı kitlerinde nanoteknolojiyi esas alan ve dünyada bir ilk olacak yeni bir ürünü geliştirmeye çalışıyoruz. Bakınız bahsettiğim tüm bu yetkinlikler sadece ama sadece iki ayda ortaya çıktı. İstedikimiz, odaklandığımız zaman, en iyi şekilde koordine oluyor, milli seferberlik ruhuyla büyük işler başarabiliyoruz. Yeni normale giriş yaptığımız bu süreçte tabii ki sizlerin gerekli tedbirleri almanız da son derece önemli.”

Türk Standartları Enstitüsü ile birlikte üretim tesislerinde alınması gereken önlemleri içeren bir kılavuz hazırladıklarının bilgisini paylaşan Varank, tedbirleri yerine getiren firmalara Covid-19 Güvenli Üretim Kalite Belgesi verdiklerini söyledi. Varank şöyle devam etti: “Üç haftada 118 sanayi kuruluşundan başvuru aldık. On kuruluşun denetimleri olumlu şekilde tamamlandı ve belge almaya hak kazandılar. Güvenli üretimde ilk belgeler Gaziantep, Konya, Bursa ve Malatya’daki işletmelere verildi. Belgeyi alan firmalar TSE logosunu ürünlerinde ve belgelerinde ve tabii ki yayınlarında kullanabilecekler. Tabii

arkadaşlarımız biraz logoyu hazırlarken büyük kaçırmışlar, şu anda ekrana sığmasa da güvenli üretim TSE logosunu görebiliyorsunuz. Bundan sonra biz bu belgeyi alan tesislerimize üzerinde bu logo olan belgelerini teslim edeceğiz. Böylece müşterilerine işletmelerinin kalitesini uzun uzun anlatmalarına gerek kalmayacak. Tek bir logoyla piyasada kendilerine duyulan güveni tazelemiş olacaklar. Deniz Ticaret Odası üyeleri de bu sürecin bir parçası olmalı. Sizleri kılavuzda yer alan önlemleri uygulamaya ve işletmelerinizi TSE logosuyla tescillemeye davet ediyorum.”

### “KOSGEB KREDİ FAİZ DESTEĞİ YÖNETMELİĞİ’NDE DEĞİŞİKLİK YAPTIK”

“Değerli katılımcılar, sektör özelinde altını çizmek istediğim önemli hususlar var. Bize ilettiğiniz talepleri detaylı bir şekilde inceledik. Bakan yardımcılarımızla düzenli bir şekilde görüştüğünüzü biliyorum” diyen Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank; “Türkiye’nin koster filosunu güçlendirmek için Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle KOSGEB Kredi Faiz Desteği Yönetmeliği’nde değişiklik yaptık. Projenin ilk yılında 10 kosteri desteklemeyi ve programın nasıl çalışacağını görmeyi planlıyorum” şeklinde konuştu. Beş yıl süresince her bir gemi için yıllık azami üç milyon lira kredi finansman desteği vereceklerini belirten Varank, bankalarla görüşmeyi KOSGEB’in yapacağını söyledi. Varank şöyle devam etti: “Elbette koster sahipleri de bankalarla görüşebilirler. Koster yapımı için aldığınız krediye KGF kefaleti sağlanması için KOSGEB yine devreye girecek. Elbette gemilerin Türkiye tersanelerinde inşa edilmesini şart koşacağız. Bu gemilerin 3 bin ila 12 bin DWT aralığında olmasını bekliyoruz. Destekten yararlanmak isteyen üyelerimizin kosterin tonajı, muhtemel maliyeti, öz kaynak miktarı, kredi ihtiyacı ve talep edilen kredi finansman desteği tutarını KOSGEB’e iletmesi gerekiyor. Bu bilgiler ışığında en fazla öz kaynak koyan ve en az kredi faiz desteği talep eden ilk 10 koster projesini destekleyip, deniz ticaret filomuzun güçlendirilmesi projesine başlayacağız. Ben buradan





bakan yardımcılara sanırım KOSGEB başkanımızın da hatta olması lazım, tekrar talimatımı yeniliyorum, bu işi bir an önce neticelendirelim, ilk imzaları atalım. Gerçekten sektör bizden bunu bekliyor ve önümüzdeki yeni normalde filomuzun güçlenmesi de önemli bir konu olarak gündeme gelecek.”

Gemi inşa sektörünün, oluşturduğu istihdam ve katma değer açısından öncelikli gördükleri sektörlerden bir tanesi olduğunu söyleyen Bakan Varank; “Aslında yatırım teşvik mevzuatında, bu durumun yansımaları çok net bir biçimde görülüyor. Örneğin, gemi bir ürün olmasına rağmen, teşvik belgesi düzenlenebilen tek konu... Başka hiçbir sektör bu ayrıcalığa sahip değil. Ayrıca gemi inşa sektörü yatırım döneminde sigorta primi işveren hissesi desteğinden de faydalanabilen tek sektör. Bugüne kadar bu alanda 22 milyar liralık yatırımı teşvik ettik ve 45 bin kişilik istihdamın oluşmasını sağladık. Bununla birlikte tersane, yat inşası ve armatörlük alanlarında da üç milyar liralık yatırım, teşviklerimizle hayata geçti. Deniz taşıtları, teknoloji odaklı sanayi hamlesi programındaki stratejik sektörlerden bir tanesi. İnovatif ve yenilikçi projelerimize bu program kanalıyla da destek almanız mümkün. Hamle programının ilk çağrısını makine sektöründe açmıştık. Sonuçları çok yakın bir zamanda

açıklayacağız.Önümüzdeki aylarda deniz taşıtları dahil olmak üzere diğer öncelikli alanlarda yeni çağrılar duyuracağız” dedi.

#### **“DTO’NUN TEKNİK KOMİTEDEKİ KATKILARI ÇOK DEĞERLİ”**

11. Kalkınma Planı’nda deniz teknolojileri gemi inşa ve yan sanayinin rekabet gücünü artırmak için Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi’nin kurulmasına karar verdiklerinin bilgisini paylaşan Varank şöyle devam etti: “Komitenin başkanlığını bakanlığımız yürütüyor. Sektörün tamamında Ar-Ge, yenilikçilik ve markalaşma kültürünün daha da gelişmesini istiyoruz. Teknik komite aracılığıyla nokta atışı eğitimler düzenleyip, potansiyeli olan firmaların Ar-Ge merkezi kurmasını teşvik edeceğiz. Sektörde mevcut durumda çok yoğun şekilde ithal ürünler kullanılıyor. Biz sadece maalesef bunların montajını yapar durumdayız. Bu durumu değiştirmeliyiz. Otomotiv yan sanayinde sahip olduğumuz yetkinliğe gemi yan sanayinde de ulaşabiliriz. Yerli gemi ekipmanlarının tersanelerimiz tarafından kullanılmasını teşvik edeceğiz. Teknik komitenin ilk toplantısını şubat ayında düzenledik. İkinci toplantıyı önümüzdeki aylarda yapacağız. Deniz Ticaret Odası’nın teknik komitedeki katkıları ve önerileri bizim için çok değerli. “Gelecek dönemde gemi sevk sistemlerinde

elektrikli batarya teknolojilerinin yoğun biçimde kullanılacağını da düşündüklerini belirten Bakan Varank, “İç sularda yük ve yolcu taşımacılığı yapan gemilerin elektrikli gemilere dönüştürülmesi konusu bakanlığımız koordinatörlüğünde yürütülüyor. Tam elektrikli gemi çalışmalarında mevzuatı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, pilot projeyi İstanbul Şehir Hatları Genel Müdürlüğü, yerli üretim kabiliyetlerinin tespitini ise bakanlığımız takip ediyor. Firmalarla görüşüyor, saha incelemesi yapıyoruz. Tersanelerle listeler üzerinde çalışıyoruz. Kapsamlı bir rapor oluşturacağız ve bu raporu eylül sonunda tüm paydaşlar ve deniz hattı işleten belediyelerle paylaşacağız” diye konuştu.

Yalova’da kurulan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’nin faaliyete geçmesinin sektörün dışa bağımlılığını azaltmada önemli bir rol oynayacağını vurgulayan Varank sözlerini şöyle tamamladı: “Yatırımcılar için 3500 metrekareden 150 bin metrekareye kadar arsa tahsis imkanı bulunuyor. Bu bölge hem gemi yan sanayinin geleceği, hem de 10 bin kişilik istihdam hacmi ile stratejik bir öneme sahip. Ancak hala burada bazı belirsizliklerin olduğunu biliyorum. Artık burada da netice almamız, adım atmamız gerek, belki toplantımızın kapalı kısmında bu hususu da detaylı bir şekilde değerlendirmeliyiz. Değerli arkadaşlar sözü daha fazla uzatmayacağım, normalleşme süreci ile birlikte inşallah Türkiye kaldığı yerden yoluna devam edecek. Bu süreçte siz değerli paydaşlarımızla her zamanki gibi dirsek temasında olacağız. Her birinize katılımınız için tekrar teşekkür ediyor ve bu toplantının hayırlara vesile olmasını diliyorum.”

#### **“DÜNYADAKİ İLKLERİ TÜRK TERSANELERİ YAPIYOR”**

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank’ın konuşmasının ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır Cemre Tersanesi Altınova Yalova Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Gülcek’e söz verdi. Gülcek, kıymetli zamanını ayırdığı için Bakan Varank’a teşekkür ederek sözlerine başladı. Gülcek şunları söyledi: “Sayın Bakanım, Türk tersaneleri



çoğunluğu Kuzey Avrupa, Avrupa olmak üzere dünyanın birçok ülkesine yüksek teknoloji içeren gemiler inşa edip ihraç etmektedir. Dünyadaki ilkleri Türk tersaneleri yapmakta, bunlardan gurur duymaktayız. Bunlar LNG ile çalışan balıkçı gemileri, balık fabrika gemileri, tamamen elektrikli feribotlar, insansız çalışan römorkörler, hibrit gemiler, bunlardan bazıları. Yaptığımız gemiler; 301,102, ve 301, 104 No'lu meslek kodlarında yer almaktadır. Bu meslek kodlarının yüksek teknoloji ürünler sınıfına alınmasını talep etmekteyiz.”

#### “TÜRK LOYDU OLARAK KATKI VERMEYİ ARZU EDİYORUZ”

Salih Zeki Çakır, Orhan Gülcek'in konuşmasının ardından Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu'na söz verdi. “Öncelikle çok teşekkür ederiz. Sizi hayranlıkla izliyoruz” diyerek sözlerine başlayan Melikoğlu, Türk Loydu olarak elektrikli gemilerin içinde aktif rol oynadıklarını belirterek şunları söyledi: “Türkiye’de yapılan çalışmaları yakından izliyoruz ve daha önemlisi Türkiye’de şu anda dünyada ilk defa yapılan tam elektrikli römorkörün klasmasını, belgelendirmesini yaptık. Bu Türk mühendislerinin bir ürünü ve dünyada ilk defa yapılıyor, oldukça başarılı bir çalışma oldu. Elektrikli gemilerde çok ciddi bilgi birikimimiz ve tecrübemiz var. Ülkemizin bu konuda

hızlı yol almasını biz de gönülden arzu ediyoruz ve özellikle elektrikli araçlarda da ülkemizde yapılacak çalışmalarda binek araçlarda da aktif rol almak istiyoruz Türk Loydu olarak. Bunu buradan arz etmek istedim. Çünkü dünya hızlı bir değişimin içinde biz de bu değişimin içinde hızlı hareket ederek dünya piyasalarında yer kapmamız mümkün. Sertifikasyon ve belgelendirme olayında Türk Loydu olarak katkı vermeyi arzu ediyoruz efendim.”

#### “BİZLERİN DE OLACAĞI ŞEKİLDE BİR PROGRAMDA DAHİL EDİLMEMİZİ ARZ EDİYORUM”

Cem Melikoğlu'ndan sonra söz alan Meclis Üyesi Kasım İnandı, Bakan Varank'a Meclis'e katılımı için teşekkür ederek sözlerine başladı ve 31 Numaralı Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi adına tüm katılımcıları selamlayarak ve saygılarını sunarak devam etti. Kasım İnandı şu konulara dikkat çekti: “Biraz önce konuşmanızda bahsettiğiniz gibi Cumhurbaşkanlığı 11. Kalkınma Planı'nda da geçen, ülkemiz yakın mesafe yolcu ve araç taşımacılığında kullanılan gemilerin elektrikli hale dönüştürülmesine yönelik programdan bahsettiniz ve bu konuda İstanbul Şehir Hatları İşletmesi ile çalıştığınızı belirttiniz. Özel sektör olarak bizlerin de bu konuda uzun süredir

devam eden proje çalışmalarımız var ve Odamız tarafından da bakanlığımıza sunulmuş bir bilgilendirme dosyamız var. Pandeminin hemen öncesinde 3 Mart 2020 tarihinde de bakanlığımız Ulaşım Araçları Daire Başkanı Sayın İsmail Ateş başkanlığında bir heyetle de toplantı yapmıştık. Özel sektör olarak İstanbul'da yolcu taşımacılığı içinde bilet entegrasyonuna dahil olarak çalışan 145 tane yolcu motoru, yolcu gemisi mevcut. Bunların da dönüşüm programına alınarak, İstanbul Şehir Hatları A.Ş.'nin yanı sıra bizlerin de olacağı şekilde bir programa dahil edilmemizi arz ediyorum. Bu arada gemilerimizin tahrik sisteminin elektrik sistemine dönüştürülmesinin yanı sıra iskelelerde hızlı şarj ünitelerinin kurulması, ana trafodan iskelelere şarj ünitelerinin elektrik altyapısının yenilenmesi ve gemiler için de indirimli uygun şartlarda elektrik kullanılmasının teşvik kapsamında değerlendirilmesini bilgilerinize arz ediyorum.”

#### “KOSTER PROJESİNE VERDİĞİNİZ DESTEK İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır bu kez de DTO Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen'e söz verdi. Şen şöyle konuştu: “Ben öncelikle koster projesine bakanlık olarak verdiğiniz destek için hassaten bir teşekkürü borç biliyorum. Çünkü kosterle başlayacak bu projenin biraz evvel Kasım Bey'in de bahsettiği üzere yolcu taşımacılığı gemilerinde de prototip bir örnek olup buraya da katkı sağlayacağını, buradaki üretimin, istihdamın daha da iyi noktalara taşınacağına kanaatimiz sonsuz. Bu konuda verdiğiniz desteğe hassaten teşekkürü bir borç biliyoruz. Diğer tarafta Maliye Bakanlığımızla birlikte sizin de Ekonomik İstikrar Kalkınma Paketi'ne verdiğiniz ve sektörümüzdeki denizcilere sağlanan kredilerle alakalı hükümetimize de teşekkür ediyoruz. Kıymetli bakanım, aynı şekilde İHA'ları, SİHA'ları yaparken uzaya attığımız uydularla da tabii ki denizciliğin en önemli maddelerinden olan elektronik cihazlar hususunda da acaba bakanlığımızın bu konuda bir projesi var mı, ileriye dönük yatırımları var mı? Çünkü bizim radarlarımız, telsizlerimiz, ICS sertifikalarımız var, bunların izlenmeleri ve takipleri hep



bir dışa bağımlılık gerektirmekte. Bunlardan bağımsız olarak kendi uhdemizde olabilmesi için bakanlığımızın bir çalışması var mıdır, ileriye yönelik bununla ilgili yatırımlarımız olacak mıdır, teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.”

### “TEKNOLOJİK HAMLELERDEN BÜYÜK GURUR DUYUYORUZ”

Sina Şen'den sonra söz alan Meclis Üyesi Cengiz Kaptanoğlu Bakan Varank'a saygılarını sunarak hoş geldiniz dedi. Kaptanoğlu, “Siz teknoloji bakanımız olduktan sonra Türkiye'deki teknolojik hamlelerden çok büyük gurur duyuyoruz. Esas bir gururumu söylemek istiyorum zatialinize, biz Deniz Ticaret Odası'nda uzun zamanlardan beri bu koster projemizle uğraştık, çabaladık ve proje yapmaya da çok özen veren bir Odayız. Bu projede bütün desteklerinizden dolayı, üstün desteklerinizden dolayı ben de denizcilik sektörünün bir büyüğü olarak sizlere teşekkür etmek istedim. Onun için çok teşekkür ediyorum. Başarılarınızın devamını diliyorum. Saygılar sunuyorum” diye konuştu.

### “ÇEVREMİZİN HIZLA TÜKETİLMEME BAŞLANDIĞI GÜNLER YAŞIYORDUK”

Cengiz Kaptanoğlu'nun konuşmasından sonra Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, 14 No'lu Meslek Komitesi Başkanı ve TURYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can'a söz verdi. Sözlerine Bakan Varank'a hoş geldiniz diyerek başlayan Yunus Can, şunları söyledi: “Sayın Bakanım, ben biraz sıra dışı bir soru soracağım, klasik arkadaşlarımızın sorduğu düzeyde bir soru değil ama ben daha çok çevreye olan etkileri açısından değerlendirme yaparak sorumu bu şekilde sormak istiyorum zatialinize. Dünyamız ve ülkemiz 21. YY'ın başlangıcından itibaren doğal yaşam kaynaklarımızın ve çevremizin hızla tüketilmeye başlandığı günler yaşamakta. Denizlerimiz ve özellikle Marmara denizi, İzmit ve Gemlik Körfezleri yoğun nüfus ve sanayi bölgelerinin merkezleri olmaları nedeniyle sanayi ve evsel atıkların adeta çöplüğü haline gelmişler ve bu nedenle balık çeşitliliği ile popülasyonu da hızla erimektedir. Denizlerimizin kirlenmesindeki temel faktör %95 oranıyla sanayi bölgelerimizden derelere

ve denizlerimize deşarj edilen sıvı atıklar olduğu bilimsel olarak kanıtlanmıştır. Kaza ile denize bir damla yağı akıtan gemilerimize ise ağır para cezaları uygulanırken, deniz kirliliğine olan etkileri ise sadece %5 ile sınırlıdır. Sanayi üretim merkezlerinin atmosfere saldıkları baca gazları, yarattıkları sera gazı etkisi ile iklim değişiklikleri ile çeşitli felaketlere neden oldukları gibi sıvı atıklarını da denize boca ederek deniz kirliliği yaratıp, sudaki hayatı bitirme noktasına gelmişlerdir. Sanayi üreticilerinin çevreye, doğal yaşama ve canlı türlerine vermiş oldukları bunca zararın ve kaybın önlenmesi için ne tür somut önlemleriniz var ve bu kirliliklerin topyekun bitmesi için hedeflediğiniz bir tarih var mıdır?”

### “EN BÜYÜK EKSIĞİMİZ YERLİ VE MİLLİ YENİ NESİL GEMİ MOTORU ÜRETİLMESİ”

Yunus Can'dan sonra söz alan TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Dereli sözlerine, “Sayın Bakanım, Deniz Ticaret Odamızın Meclis toplantısına göstermiş olduğunuz katılım ve vermiş olduğunuz çok değerli, çok önemli müjdeli haberleriniz için ve vermiş olduğunuz katkılarınız için şükranlarımı arz ediyorum. Lütfen kabul buyurun” diyerek başladı. Dereli şunları söyledi: “Yerli ve milli gemi üretilmesiyle ilgili olarak bizim en büyük eksiğimizin yerli ve milli yeni nesil gemi motoru üretilmesi olduğunu da ayrıca belirtmekte yarar görüyorum. 1975 Ocak ayında çıkarılan GİSAT Gemi İnşa Sanayi Teşvik Fonu 70'li yılların sonu 80'li yılların başında çok büyük rağbet görmüş, 300'ün üzerinde koster inşa edilmiş, Akdeniz ve Karadeniz adeta Türk gölü haline getirilmişti. 1990'lı yıllarda da Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin Pendik Tersanesi şimdiki adı İstanbul Askeri Tersanesi'nde, Sulzer lisansı ile 99 adet gemi ana makinası ve dizel jeneratörleri üretilmiştir.” Pendik Motor Fabrikası'nda üretilen bu gemi motorlarının hala dünya denizlerinde Türk ve yabancı bayraklı gemilerde anlı şanlı bir şekilde ülkemizi temsil etmekte olduğunu vurgulayan Dereli şöyle devam etti: “Ayrıca Tülomsaş'ta da Fransız Pielstick marka ile orada da üretim yapılmış, lokomotiflerimizde deniz teknelerimizde, gemilerimizde oldukça yoğun bir şekilde

kullanılmıştır. Koster yenileme projesi 20-25 yıldan beri gemi inşa sektörünün ve Türk armatörlüğünün bir rüyasıdır. Bu rüyayı gerçekleştirmek ümit ederim ve dilerim ki zatialinize nasip olur. Eğer yerli ve milli yeni nesil gemi motoru üretilmesi ile ilgili olarak da bakanlığınız nezdinde yapılacak olan Ar-Ge çalışmaları hızlı ve ivedi bir şekilde yürütülebilirse en kısa zamanda gemi motoru üretimine de başlayabileceğimizi belirtmekte yarar görüyorum. Ben aynı zamanda Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkanım. 27 denizci sivil toplum kuruluşunun üyesi olduğu, 3 yıldan beri de Çin devletinin en büyük denizcilik kuruluşu ile yaptığımız çalışmalar çerçevesinde bu projeyi beklediklerini de arz etmek istiyorum. Eğer koster yenileme projesini biz 5-10-15-20-25 yıllık bir devlet politikası projesi olarak değerlendirebilirsek, inanıyorum ki mutlaka araba üretiminde olduğu gibi yerli ve milli yeni nesil gemi motoru üreteceğimizi de belirtmek istiyorum.”

### “RIHTIM, İSKELE, DENİZ DİBİ TARAMA TEŞVİK KAPSAMI DIŞINDA”

Erkan Dereli'nin ardından DTO Meclis Üyesi Özdemir Ataseven söz aldı. Bakan Varank'a katılımından dolayı teşekkür eden Ataseven şunları söyledi: “Ben 07 No'lu komiteden katılıyorum. Deniz Ticaret Odası Meclis üyesiyim. Aynı zamanda demin bahsettiğiniz Yalova Gemi İhtisas OSB'nin de kurucu başkanım. Sayın Bakanım, şimdi tersane yatırımlarına teşvikten bahsettiniz, bunun için kısa bir not düşmek istiyorum, tersane yatırımlarına olan teşvik, sadece sanırım makine ve ekipmanla ilgili. Yani esas ağır yapılar olan rihtim, iskele, deniz dibi tarama, binaların yapımı, bunlarla ilgili teşvik kapsamı dışında olduğunu belirtmek istiyorum. Katılımınız için tekrar teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.”

### “ÇALIŞMALARIMIZA ÖZEL SEKTÖRÜMÜZÜ KATMAK İSTERİZ”

Soruları yanıtlamak üzere tekrar söz alan Bakan Mustafa Varank 301 kodlu sektörlerin yüksek teknolojiye alınması konusunda programlarını genelde OECD kriterlerine göre tasarlayıp uyguladıklarını söyledi. Varank şunları kaydetti: “Bu konuda ne yapabiliriz arkadaşlarımızla

bir çalışalım, tabii ki normal bir gemi inşa sanayisini böyle değerlendirmek doğru olmayabilir ama gerçekten de benim de gelip gördüğüm bu yüzer fabrika gemiler aslında yüksek teknoloji sınıfına girer. Ben bile çok etkilenmişim bir tanesini denize indirirken. Biz bunu bir çalışalım arkadaşlarımızla. Ne yapabiliriz, değerlendirelim.”

Bakan Varank, Türk Loydu'nun teklifive Kasım İnandı'nın dile getirdiği konu ile ilgili olarak da şunları söyledi: “Biz burada elektrikli gemiler, pil teknolojileri, tahrik sistemleri, buradaki çalışmalarımıza elbette biz özel sektörümüzü katmak isteriz, katmalıyız da. Yaptığınız çalışmalardan haberdarız. Tabii ki Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi'nin de aslında amacı bu. Biz burada yaptığımız çalışmaları herkesin ortak aklıyla, herkesin katkısıyla yürütelim istiyoruz. Burada geliştireceğimiz teknolojilerin ben de çok değerli olduğuna inanıyorum.” Varank ayrıca; “TOG'dan da bahsedildi. Biz TOG'da aslında geleceğin teknolojilerini hedefleyen bir projeyi başlatmış olduk. Oradaki fırsat penceresini gördük. Belki biz de burada geleceğin gemi teknolojilerini hedefleyen şekilde programlar geliştirip bir şeyler yapabiliriz” dedi.

Yeni nesil motorlarla ilgili, “Buradaki elektrik motorlarıyla ilgili projeler gerçekleştirebiliriz” diyen Varank, “Ben bu komiteyi önemsiyorum. Bakanlığımızın zaten bu alanda çalışmaları var. 2023 sanayi ve teknoloji stratejimizde önemli olarak gördüğümüz hususlardan bir tanesi. Biz burada şu anda araç teknolojileri ile ilgili stratejimizi, planlarımızı yayınlamak üzereyiz, bu konuda çok detaylı çalışmalar yaptık. Sektörün tamamıyla çalıştık. Böyle bir yol haritası içinde gemi sektörüyle denizcilerimizle bir araya gelip, buradaki yol haritalarını belirleyip, burada atacağımız adımları hep beraber planlayalım. Ar-Ge teşviki vereceksek, bunu da Ar-Ge'ye biz de destek olacak şekilde gemi sektörünün de geleceğini hedefleyecek şekilde biz de yol haritalarımızı belirleyelim. Buradan ben bakan yardımcılara

tekrar söylemiş olayım. Belki otomobilden sonra deniz teknolojileriyle devam edebiliriz. Arkadaşlarımız da notunu alsın. Orada güzel bir yol haritası çalışması belirleyelim” şeklinde konuştu. Bakan Varank, elektronik cihazlar konusu ile ilgili de şunları söyledi: “Elektronik cihazlar konusu gündeme geldi. Gerçekten bu da önemli bir husus. Tabii ki yol haritamız kapsamında onu da değerlendiririz, ama biliyorsunuz biz bu aletlerde zaten savunma sanayinde oldukça ileri ülkelerden bir tanesiyiz. Bu konuda savunma sanayi şirketlerimizin geliştirdiği yerli milli ürünler var. Tabii ki sivil amaçlı deniz teknolojilerinde bunların kullanılmıyor olması ya da buna dönük çalışmaların yapılmamış olması bizim eksikliğimiz. İnşallah o alana da biz yoğunlaşalım.”

### “SANAYİ ÇEVREYİ KIRLETİYOR BİZ BUNA GÖZ YUMUYOR DEĞİLİZ”

Bakan Varank, Yunus Can'ın sorusuna yanıt olarak ise şunları söyledi: “Endüstri çevreyi kirletiyor, ama gemiler çevreyi daha az kirletiyor tarzında bir yaklaşımla bence netice almamız mümkün değil. Çünkü biliyoruz ki gemilerin taşıdığı ürünlerin %90'ı da sanayi ürünleri. O sanayi ürünleri üretilmese o gemiler o ürünleri taşımayacak. Dolayısıyla böyle hiçbirini birbirinden bağımsız değerlendirmemiz mümkün değil. Tabii ki çevreye saygılı olmalıyız. Bunu her sektör açısından yapmalıyız. Sanayi çevreyi kirletiyor biz buna göz yumuyor değiliz, tabii ki onlar da cezalarını alıyorlar. Yaptığı hatalar varsa bunların bedelini ödüyorlar. Biz bunlarla ilgili arıtma tesisi olsun, diğer çevre yatırımları olsun, hepsinin gereğini yapmaları hususunda büyük bir gayret gösteriyoruz. Biliyorsunuz elektrik santralleri vardı çevreyi kirleten onları bile durdurmayı göze aldık. Dolayısıyla bu işlerde şu daha çok kirletiyor, bu daha az kirletiyor noktasında asla yaklaşmamak lazım. Bu dünya bize bir emanet...Allah bize böyle bir dünya bahşetmiş. Bizim bunu korumamız lazım.”

“Covid sürecinde şunu da gördük, aslında insan hırslarını yenebilse daha aza tevekkül etse, böyle vahşi bir tüketim anlayışında olmasa dünyada çok güzel

gelişmeler olabilir çevre açısından. Aslında daha önce hiç görmediğimiz, bizimle birlikte yaşayan diğer canlıların da var olduğunu hatta şehirlerin içinde olduğunu bile gördük. Dolayısıyla biraz da insanın kendi nefisini burada bir hizaya çekmesi gerekiyor. Biz bu dünyanın bize bir emanet olduğunu bilerek bütün politikalarımızı tasarlamaya çalışıyoruz” diyen Varank, sektör ayrımı yapmadıklarını vurguladı ve “Burada herkesin ortak bir sorumluluğu var ve bu sorumluluğun gereğini de ortak bir şekilde yerine getirmemiz lazım” dedi.

Tersane yatırımlarındaki teşvik konusuna da değinen Bakan Varank, tersanelerin aldığı ekstra devletten başka destekler olduğu için burada diğer destekleri veremediklerini ancak yapabilecekleri bir şey varsa, Dünya Ticaret Örgütü ile karşı karşıya gelmeyecek şekilde tersane yatırımlarını da teşvik etmek için yine bir çalışma yapabileceklerini söyledi ve “Arkadaşlarımız bunu da yol haritasının bir parçası olarak çalışabilirler” dedi.

### “DÜNYAYLA REKABET ETMEYE ÇALIŞIYORUZ”

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, açıklamalarına şöyle devam etti: “OSB konusuna tekrar gelmek istiyorum. Burada bizim bir netice almamız lazım. Burası öyle yıllardır duruyor. Burada ne yapılırsa belki Yalova'daki yerel dinamiklerle ticaret odamız bir araya gelip burayı da bir çözüme kavuşturmak isteyebilir. Bunu da masadan kaldıralım. Koster projesini ben bakanlığın koltuğuna oturduğum ilk günlerinde konuşmaya başladık. Ben çok açık yüreklilikle o zaman da ifade ettim, o zamanki kurgu çok yanlıştı, devlet bir şirket kuracak, beraber koster yapıp işletecek vs., o modellerin çalışması mümkün değil. Biz dünyayla rekabet etmeye çalışıyoruz. Bu bizim koster başına vereceğimiz faiz desteğiyle bu işlerin her işletmenin her müteşebbisinin kendi riskini alarak, biraz da bu işi yönetmesi bence en doğru model. 10 kosterle başlamamızın sebebi de nasıl işleyeceğini görmek istiyoruz. Yoksa 15 belki 20'ye bile çıkabilirdi, ama bir 10 gemiyle başlayıp bunu görelim ve bir an





önce biz bu yol haritası çalışmasına da başlayalım. Paralel olarak belki koster projesiyle sizin de söylediğiniz gibi buradaki içeride kullanılan cihazların, ürünlerin tamamının yavaş yavaş yerleşmesi hususunu da belki bu koster projesi ile baş başa götürebiliriz. Bu da bir teşvik mekanizması olabilir. Biz burada biraz daha yoğun bir şekilde çalışalım diyorum.”

Denizcilik sektörünü gerçekten önemsediklerini söyleyen Bakan Mustafa Varank, üç tarafı denizlerle çevrili, bu kadar dünyanın merkezinde bir ülke olarak, bu sektörün dünyadaki hak ettiği payı aldığını düşünmediklerini ifade etti. Varank sözlerini şöyle tamamladı: “Çok stratejik çalışmamız lazım. Bu sadece bir gemi üretmek, içindeki makinayı üretmek elektronik cihazını üretmekle de sınırlı değil, gün geliyor elinizde konteyner olmadığında da kilitleniyorsunuz. Dolayısıyla çok entegre bir düşünce modeliyle bu işi yapmamız gerekiyor. Geçen gün arkadaşlara Kayseri toplantısında söyledim, konteyner hususu mesela, tüm dünyanın eksikliğini çektiği, Çin’in hegemonya kurduğu bir alan. Belki bu alana girmemiz lazım, bu yüksek teknoloji bir alan da değil yeter ki bu süreçleri yönetmeyi becerebilelim. Notlarımızı aldık. İnşallah sizlerle dirsek temasında olmaya devam edeceğiz.”

### BAKAN VARANK'A HEDİYE TAKDİM EDİLDİ

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Sanayi ve Teknoloji Bakan'ı Mustafa Varank'a değerlendirmelerinden ve katılımından dolayı teşekkür etti. Hemen sonrasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ekrandan Bakan Varank'a bir anı objesi takdim ettiler. Çakır, takdim sırasında, “Sayın Bakanım, Kadıköy Halk Eğitim Merkezi kadın sanatçılarımızın özgün bir çalışması, burada geçen yıl sergisini yapmıştık. O sergiden seçerek sizler için saklamış olduk. İnşallah arkadaşlarımız bunu makamınıza ulaştıracak. İnşallah bir dahaki toplantılarımızda fiziken bir arada olma şansımız olur” diye konuştu ve Bakan Varank ve ekibine yürekten teşekkürlerini sundu.

Bakan Varank hediye için teşekkür ederek şunları söyledi: “Bu resmi görünce bir şey aklıma geldi. Öncelikle aldık kabul ettik, çok teşekkür ediyorum. Şu anda TRT'nin bir projesi var. Ne aşamada bilmiyorum, Barbaros ile ilgili bir dizi çekmeyi planlıyorlar. Türk denizciliğinin böyle sembol bir ismini nasıl biz Ertuğrul ile tüm dünyada bir hava oluşturduk, aynı öyle, tüm dünyada hava oluşturacak, marka olacak bir dizi çekmek istiyorlar. Belki siz de Oda olarak

oraya katkı sağlayabilirsiniz. Sizin oradaki katkılarınız, belki sponsorluğunuz faydalı olabilir. Ben bu tip işlerle de dünyada ses getirmenin önemli olduğuna inanıyorum. Belki Türk denizciliğinin ne kadar şanlı olduğunu da dünyaya tarihten örneklerle göstermiş oluruz.”

Meclis Başkanı Çakır, Bakan Varank'ın bu önerisi ile ilgili çok yerinde bir çalışma olacağını ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile birlikte bu öneriyi değerlendirmeye alacaklarına söz verdi, gereğini de yapacaklarını ekleyerek şunları söyledi: “Özellikle Piri Reis, Barbaros Hayrettin büyük denizcilerimiz. Turgut Reis keza, bunlara dünya kamuoyunun dikkatinin çekilmesi ülkemiz ve denizciliğimiz için çok yerinde olacaktır. Yerinde öneriniz için çok teşekkür ederim. Size hayırlı başarılı çalışmalar diliyorum, Allah yar ve yardımcınız olsun.” İMEAK Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da, katılımından dolayı Bakan Varank'a, bakan yardımcılara, genel müdürlere teşekkür etti. Kıran, “Hakikaten sektörün ihtiyaç duyduğu günlerden geçiyoruz. Bu günlerde aramızda olmanız manen bile bizi desteklemeniz çok fevkalade önemli. Tekrar tekrar teşekkürlerimi arz ediyorum sağ olun” diye konuştu.

### “DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ENVANTER PROJESİ GELECEĞİMİZ İÇİN ÇOK ÖNEMLİ”

Kıran'ın konuşmasının ardından Çakır, Tamer Kıran ile toplantı öncesi bir değerlendirme yaptıklarını, eğer genel kabul de görürse, Meclis'in temmuz ayı toplantısını bir mani olmazsa açık bir alanda, fiziki katılımı, kurallara uyarak yapmayı düşündüklerinin bilgisini verdi. Çakır tekrar aralarında istişare edip son kararı bildireceklerini sözlerine ekledi. Çakır'ın bu açıklamasının ardından Meclis'in resmi gündemine geçildi. Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ 2020 Nisan ayı mizanını okudu ve mizan Meclis tarafından onaylandı.

Mizanın okunup onaylanmasının ardından Adem Kocadağ bir duyuru paylaştı. Kocadağ şunları söyledi: “Değerli Meclis üyeleri, burada herkesi sağlıklı sıhhatli gördüğüm için

çok memnun oldum. Başkanımızın dediği gibi umarım bu, bu şekilde olan son toplantımız olur, fiziki olarak da görüşürüz. Hepimizin malumu yaklaşık bir seneden beri süren ve başkanı bulunduğum Denizcilik Sektörü Envanter Projesi ki biz bunu daha sonra Türk denizcilik sektörünün ekonomik ve istihdam değeri olarak genişlettik bu çalışmayı. Bununla bağlantılı Türk denizciliğinin kısa, orta ve uzun vadeli stratejileriyle ilgili çalışmamız çoğunuzun bildiği gibi devam ediyor. Biraz sonra Sayın Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu hocamız sizlere bu konuda çok geniş kapsamlı bir sunum yapacak.

Projemiz tüm katkı verenlerin yardımlarıyla ve özverili çalışmalarıyla devam etmekte olup, ileride size sunacağımız gibi rakamları, çok etkili ve şaşırtıcı sonuçlara doğru evrilmektedir. Burada önemli olan konulardan biri web sayfamızdı. Size birkaç kez sunum yaptık. Bu web sayfamıza tüm üyelerimizin ilgi göstermesi ve kısa zaman alacak, çok basit anket sorularını cevaplamaları, elde edeceğimiz dataları sağlaması açısından çok önemli. Bugün Ruhi hocamız size rakamsal veriler değil, projemizin analitik olarak sentezini sunacaktır. Bu denizcilik sektöründe, hakikaten milat olan bir çalışma olacak. İnşallah bu Meclis'e nasip olacak. Bu konudaki ilgililerinize, desteklerinize, projemize katkılarınıza çok teşekkür ediyorum şimdiden, herkese sağlıklı günler diliyorum.”

Adem Kocadağ'ın duyurusunun ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından bu ay sektörde vefat edenlerin isimleri okundu. Serhat Barış Türkmen şunları söyledi: “Odamız üyesi ARM ve MRC Denizciliğin Sahibi Alpsel Mercan'ın babası Recep Mercan, Odamız eski Meclis üyelerinden Selçuk Sayınsoy, Odamız üyesi, Beyaz Denizcilik ortaklarından Hasan Aziz Ertan'ın babası Ömer Yılmaz Ertan, Odamız Marmaris Şube Yönetim Kurulu Üyesi Talat Kaygusuz'un babası Nihat Kaygusuz vefat etmiştir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine denizcilik camiamız adına baş sağlığı dileriz.” Gündemdeki diğer maddelerin

oylanmasından sonra Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır sözü Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a verdi.

### “VERİLER EKONOMİK AKTİVİTEDE DİPTEN DÖNÜŞÜN İŞARETLERİNİ VERİYOR”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran herkesi selamlayarak sözlerine başladı. Tüm dünyayla birlikte ülkemizi de etkileyen koronavirüs salgınında Mayıs ayının da geride bırakıldığını hatırlatan Kıran, ekonomiden sosyal hayata birçok alanda salgınla mücadele kapsamında hayata geçirilen tedbirlerden derin bir şekilde etkilendiğimize işaret etti. Kıran şunları söyledi: “Tüm dünyayla birlikte ülkemizi de etkileyen, tüm dünyada olduğu gibi Mart ayının ikinci yarısı ve Nisan aylarında ekonomik aktivitede çok sert daralma işaretleri gördük. Bu yılın ilk çeyreğinde büyüme %4.5 olarak gerçekleşti. Ocak ve Şubat ayına ilişkin öncü göstergeler daha güçlü büyümeye işaret ediyordu. Mart ayının ikinci haftasından itibaren başlayan gerileme ilk çeyrek büyüme rakamını bir miktar geriye çekti. Mayıs ayı ile birlikte ortaya çıkan veriler ekonomik aktivitede dipten dönüşün işaretlerini veriyor. Örneğin Mart ve Nisan aylarında çok sert düşen elektrik tüketimi Mayıs ayında bir miktar toparlandı. Benzer şekilde tarihi dip seviyelerine giden tüketici güven endeksleri Mayıs ayında özellikle 12 aylık beklentilerde Nisan ayına göre iyileşme gösterdi. Öncü veriler tarihi olarak çok düşük seviyelerde olmakla birlikte ekonomik aktivitede normalleşmenin ilk belirtileri olarak karşımıza çıkmaktadır.”

Yılın ikinci yarısında bu verilerin daha iyi yansımalarını göreceğimizi söyleyen Tamer Kıran, bu yansımanın ağırlıklı olarak imalat sanayinin verilerinde olacağını belirtti. “Turizm başta olmak üzere hizmet sektörlerindeki toparlanmanın daha yavaş ve kademeli olacağını öngörebiliriz” diyen Kıran, Türkiye ekonomisi açısından önemli bir parametrenin de döviz kurlarındaki gelişmeler olduğunu ifade etti. Kıran; “Döviz kurları üzerinde ortaya çıkan baskı, ekonomi yönetiminin Katar ile gerçekleştirdiği swap anlaşması ve muhtemelen bazı G20 ülkeleriyle

yapılması çok yakında beklenen swap anlaşmaları ile kısmen hafifledi. Önümüzdeki dönemde ekonomilerin kademeli açılışıyla ekonomimizin döviz arz talep dengesinin kendi dinamikleri içerisinde oluşacağına inanıyoruz. Dünyanın birçok ülkesinde de ekonomiyi açma ve kademeli normalleşme çabaları başladı. Yılın ikinci yarısında bu gelişmelerin başta ticaret olmak üzere Türkiye ekonomisine olumlu yansımalarını göreceğiz. Bu çerçevede toparlanma beklenmekle birlikte normalleşmenin zaman alacağını beklememiz gerçekçi olacaktır” şeklinde konuştu.

“Ekonomi yönetiminin istihdamla ilgili ortaya çıkabilecek sorunları aşmaya yönelik kapsamlı bir istihdam paketi hazırlığında olduğunu da öğrenmiş bulunuyoruz” diyen Tamer Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Orta vadeli bir perspektifle istihdam ve gelir kaybını telafiye yönelik önemli ve yerinde bulduğumuz bu hazırlığın sonuçlarını yakından takip edeceğiz.” Covid-19'un ekonomik, sosyal, siyasi ve jeopolitik alanlarda yarattığı değişimlerin de bazı yeni riskler doğurduğunu dile getiren Kıran, ABD ve Çin arasında ara verilmiş ticaret savaşının, virüsün kaynağına ilişkin başka tartışmalarla soğuk savaşa dönüşme riski bulunmakta olduğuna işaret eden Tamer Kıran, küresel ekonomide boşluğun ayrıca çok yüksek olduğunu dile getirdi.

İçinde bulunduğumuz dönemde hem şirketler, hem devletler daha çok borçlandıklarını ve kısa orta vadede kredi risklerini artırmakta olduklarını söyleyen Kıran, korumacılık eğilimlerinin her ülkede yükseldiğini sözlerine ekledi. Kıran şöyle devam etti: “Korumacılığın uzun vadede yarar değil zarar getirdiğini, tarihin farklı dönemlerinden hepimiz çok iyi biliyoruz. Bu riskleri aklımızda tutarak bulunduğumuz aydan itibaren başlayacak normalleşme ve açılmanın getireceği fırsatları iyi kullanmamız gerekiyor. Hammaddede fiyatları ve dünya ticaretindeki toparlanma sinyalleri önümüzdeki dönemde denizcilik sektörü açısından olumlu olacağını öngördüğümüz gelişmelerdir.”





Mayıs ayı boyunca video konferans aracılığıyla sektörel toplantıları yapmaya devam ettiklerinin bilgisini veren Tamer Kiran, yönetim kurulunun, haftalık toplantılarını düzenli şekilde yaptığını söyledi. Kiran şöyle devam etti: “Tüm bu toplantılarda sizlerden gelen sıkıntı ve talepleri ilgili bakanlıklara iletmeye ve aktif hareket etmeye devam ettik. Yine mayıs ayı içerisinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin ev sahipliğinde Hazine ve Maliye Bakanımız Sayın Berat Albayrak'ın katılımıyla gerçekleştirilen istişare toplantısına katıldık. TOBB Başkanı Sayın Hisarcıklıoğlu ile konsey ve sektör meclislerinin başkanları olarak sayın bakanımıza iş dünyasının güncel sorun, talep ve beklentilerini aktarma fırsatı bulduk.” Kiran, toplantıda kriz sürecinde zorlukların aşılması noktasında kamu ve özel sektör iş birliği ile iyi bir sınav verildiği konusunda hemfikir olduklarını söyledi. Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: “Normalleşme sürecinde Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde tüm bu sıkıntıları da aşarak küresel yarışa kaldığımız yerden devam edeceğimize olan inancımızı bir kere daha teyit ettik. Bakanımız Sayın Albayrak da bu dönemde esnafa, sanayiciye, KOBİ'lere, likidite ihtiyaçları için gerekli tüm destekleri seferber ettiklerine dikkati çekerek, normalleşme sürecinde yine hızlı adımlar atmaya devam edeceklerinin müjdesini verdi.”

### “MAVİ YOLCULUK TANITIMI İÇİN TÜM YURT DIŞI TEŞKİLATLARA GÖREV VERİLDİ”

Haziran ayının başlamasıyla birlikte turizm sezonunun da açıldığına işaret eden Tamer Kiran, “Bu yıl sezona buruk bir şekilde başlıyoruz” dedi. “Yılbaşında yaptığımız planlamalarda 2020 yılında beklentilerin çok yüksek olduğu bir turizm sezonuna hazırlanıyorduk ki Covid-19 salgınıyla karşılaştık, tüm hesaplarımız alt üst oldu. Turizm, salgından en olumsuz etkilenen sektörlerin başında yer aldı. İnsanlar haklı olarak sağlık kaygısı taşıyorlar bu nedenle izole olabilecekleri kendilerini güvende hissedebilecekleri ortamları arıyorlar” diye konuşan Kiran, bu noktada yat turizmi ve Mavi Yolculuğun ön plana çıktığına dikkat çekti. Kiran; “Bu konuda idarelerimizden beklediğimiz kararlar da birbiri ardına çıktı. Şu an itibarıyla sağlık tedbirlerine uyma ve bazı alanlarda kapasite sınırlarına tabi olma şartıyla üyelerimizin tamamı faaliyetlerini icra edebilir hale geldiler. Bu arada Oda olarak Kültür ve Turizm Bakanlığımızdan pandemi sonrasında deniz turizminin ülkemiz açısından fırsata dönüştürülmesi amacıyla marka değerimiz olan Mavi Yolculuğun yurt dışı görsel ve yazılı mecralarda tanıtımının yapılmasının önemini belirtmiş ve desteğini talep etmiştik. Bu talebimiz de bakanlığımızca uygun görüldü ve Tanıtma Genel

Müdürlüğümüzce Mavi Yolculuk tanıtımı için tüm yurt dışı teşkilatlara görev verildi. Ayrıca bugünlerde Yeniden Keşfet hashtag'i ile görsel ve sosyal medyada yayına giren tanıtım filmini büyük bir keyifle izliyoruz. Ulaştırma ve Altyapı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı başta olmak üzere ilgili tüm bakanlıklarımıza sektörümüz adına çok teşekkür ediyoruz. Deniz turizmi ile iştigal eden tüm üyelerimizin her şeye rağmen bereketli bir turizm sezonu geçirmelerini diliyorum, Allah işlerini rast getsirsin” dedi.

Başkan Tamer Kiran sözlerini şöyle tamamladı: “Değerli üyeler, sözlerimi burada noktalarken son olarak, haziran ayında Babalar Günü'nü kutlayacağız. Ailenin temel bireyi olan babalar, adalet, paylaşma, sorumluluk, sevgi, saygı, otorite gibi hayati değerlerin kuşaktan kuşağa aktarılmasında belirleyici bir rol üstlenirler. Başta kendi babam olmak üzere fedakarlığın ve merhametin simgesi, evlatlarının kahramanı, kocaman yürekli tüm babaların Babalar Günü'nü kutluyor, ahirete göçen tüm babalarımızı da rahmetle anıyorum. Hepinizi bir kere daha sevgi ve saygıyla selamlayarak sözlerime son veriyorum.”

### DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ENVANTER PROJESİNDE SON DURUM

Salih Zeki Çakır, Tamer Kiran'a çalışmalarından ve sektöre hizmetlerinden dolayı teşekkür ettikten sonra Meclis'in Envanter Komisyonu'nun sorumluluğunda yürüten, bu anlamda çalışmaların son durumunu paylaşması için denizcilik sektörü envanter çalışmaları hakkında Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu'na söz verdi. “Herkesi selamlayarak ve olağanüstü bir günde toplanıyoruz. Ama güzel şeyler konuşuldu sabahdan beri, Sayın Bakanımıza da teşekkür ediyoruz” diyerek konuşmasına başlayan Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu Denizcilik Sektörü Envanter Projesi'nde nereye geldikleri ile ilgili kısa bir sunum yapacağını söyledi. “Yaklaşık bir seneden beri yürüyen bu projenin bugün ne kadar önemli olduğunu bir kere daha anladık” diyen Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu, “Sayın bakanımızla yapılan güzel sohbet bize şunu gösterdi, bir yere gideceksek ilk önce nerede olduğumuzu bilmemiz

lazım. Nerede olduğumuzu bilirken de, diğer ülkeler nerede onları bilmek lazım. Ondan sonra hangi aksiyonları gerçekleştireceğiz bir plan yapmamız lazım. Sonra da ya Bismillah deyip yola çıkmak lazım” diye konuştu. Kaykayoğlu şöyle devam etti: “Sizlerin uzun zamandan beri çok yakınlık gösterdiği bu projenin amacı, Türkiye’deki denizcilik sektörünün ekonomik ve istihdam değerini net olarak ortaya koymaktır. O bakımdan birazdan da göreceğiniz gibi sizlerin de izniyle en kısa zamanda bakanımıza gidip bu projenin sonuçlarını koyduğumuz zaman ben bir milat olacağına inanıyorum. Çünkü çok önemli sonuçları kapsayan stratejik bir belgeye sahip olduk.”

Projenin devam ettiğinin ancak sonuna gelindiğinin bilgisini veren Kaykayoğlu, böyle bir çalışmaya sektörün büyüklüğünü görmek için başladıklarını söyledi. Kaykayoğlu şunları kaydetti: “Sektör ne kadar büyük, ekonomik değeri nedir, sektörde kaç kişi çalışıyor, sektörün diğer ülkelere göre yeri neresindedir, cirosal büyüklükler nelerdir, istihdam kapasitesi nedir, altyapı kapasitesi nedir, bunları tespit etmek istedik. İlk başta bunları tespit etmek için envanter ağırlıklı bir strateji geliştirirken, sonra sayın başkanımın, diğer üyelerimizin de tavsiyeleriyle projeyi daha da büyüterek çok kapsamlı literatür araştırması, sivil toplum örgütü araştırması, akademik araştırmalarla birazdan göreceğiniz gibi büyük bir projeye dönüştürdük. Sonuçta elimizde Sayın Adem Bey’in de dediği gibi bence çok iddialı söylüyorum, cumhuriyet tarihinin yapılmış en büyük denizcilik sektör endüstrisinin resminin çekildiği bir sonuca eriştik. Bugüne kadar değişik bakanlarımız, değişik yöneticilerimizin yaptığı cirosal büyüklükler ve istihdam değerlerinin tam bilimsel anlamda sonuçlandırıldığı, söylendiği, arkasında büyük bir verinin olduğu, bundan sonra Deniz Ticaret Odamızın bu verilerle her altı ayda bir tekrar sistemi yenileyebileceği bir yere geldik.” Prof. Dr. Kaykayoğlu; “İhtiyaç neydi, hata payı düşük, herkesin kabul edebileceği bir ekonomik model, bir hesaplama modeline ihtiyacımız vardı. Bu modelin

bir kısmı envanterler olacaktı, ama bir kısmı da Türkiye’de halihazırda bulunan veri tabanları olacaktı. Bu veri tabanları nerede bulunuyordu, TÜİK’te bulunuyordu. İstanbul TÜİK Bölge Müdürlüğü’ne teşekkür ediyorum bizlere çok yardımcı oldu. Bu verilerin bir kısmı SGK’da bulunuyordu, bir kısmı DTGM’de bulunuyordu, bir kısmı bizde bulunuyordu, bir kısmı bakanlıklarda bulunuyordu, bir kısmı EUROSTAT, Clarkson Research, Oxford Research gibi şirketlerde bulunuyordu” dedi. Geçtiğimiz aylarda bütün bu verileri topladıklarını, bir öngöründe bulduklarını ifade eden Prof. Dr. Kaykayoğlu, bunu yapmak için Türkiye’de bu sektörde ilk defa yapılan bir inputoutput modeli geliştirdiklerinin altını çizdi.

### “NOBEL ÖDÜLÜ ALMIŞ BİR MODEL TÜRKİYE’DE İLK DEFA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE UYGULANDI”

Nobel ödülü almış bir modelin Türkiye’de ilk defa denizcilik sektörüne uygulandığını vurgulayan Kaykayoğlu, bunun için ilk önce durumu analizle model oluşturmak için dört taraflı bir model bulduklarını söyledi. Yüz yüze görüşmeler yaptıklarını belirten Kaykayoğlu, kendi firmaları, STK’lar ve kamu yöneticileri ile görüştiklerini belirtti. Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu; “DTO iç veri tabanlarını kullandık ben teşekkür ediyorum. Bizimle önemli olan verileri büyük bir gizlilikle paylaştılar, DTO yönetimine teşekkür ediyoruz. Çok miktarda kaynağa eriştik” dedi. Üyelerinin yer aldığı 48 komiteyi 5 ayrı sektöre bölerek her bir sektörün ekonomik değerini çıkarttıklarını söyleyen Kaykayoğlu, bunun karma modeldeki temel nokta olduğunu belirtti.

Bütün bu raporların hepsini bir araya getirdikten sonra bir model kurduklarını söyleyen Kaykayoğlu, “Modelin temelinde bizim NACE kodlarımız yatıyor. Her bir 48 komitemize ait NACE kodlarının TÜİK, SGK tarafındaki istihdam değerleri, cirolarını biz devlet makamındaki datalardan çıkartmış vaziyetteyiz. Hocam hepsi var mı dersiniz, hepsi yok. Bazı sektörler çok iyi tutulmuş, bazı sektörlerde son 3-4 sene kayıp, bazı sektörlerde ise datalar tamamen

yanlış. Ama bunları biz tabii büyük bir kıymetle değerlendirerek, bunları karma model olarak hem NACE kodlarının olduğu dokümanlardan, özellikle TÜİK dokümanlarından faydalanırken bir yandan da DTO’muzun datalarından bir karma model kurmaya çalıştık. Yani 48 komitemiz 10 bine yakın üyemizin NACE kodlarından TÜİK bazlı ciroları, istihdamları ne olmuş, bunlar konusunda pratik bir model sunduk. Bu model, pratik model, sunumun içinde, raporun içinde şu anda yer almakta” diye konuştu. Türkiye Cumhuriyeti SGK verilerinin güzel tutulduğunu, doğruluğuna inandıklarını belirten Kaykayoğlu, o verilerde her NACE koduna ait, her büyüklükte Türkiye’de kaç işletme var, bunların hepsinin tutulmuş olduğunu vurguladı. Kaykayoğlu konuşmasını şöyle sürdürdü: “Biz de kendi 48 komitemizin NACE kodlarına bakarak oradan SGK’ya giderek bunların büyüklüklerini de karma modelde duayenlerle konuşarak, diğer bakanlığımız datalarından yola çıkarak SGK verilerinden istihdam modelleri bulduk. Yani bizim üyelerimizin şu anda istihdam ettiği kişileri her bir sektörde tek tek bulduk. Envanterde bunu sorduk. Hala sonuçlarını alamadık. Biraz evvel Sevgili Adem Bey’in dediği gibi bize bir yardımcı olursak, bu verilerimiz üzerine onu koyarsak karma modelimiz daha mükemmel olacak ve Türkiye’de bir ilk olacağına inanıyorum. Değerli konuklar Türkiye’de çok az sektörde yapılmış, denizcilik sektöründe ilk defa bizim yaptığımız girdi çıktı teorisi diye bilinen bir teori kullandık.”

### “5 SEKTÖREL KÜME KURDUK”

“Peki, nasıl yaptık dersiniz bunu, biz ilk önce sizlerden aldığımız verilerden 48 komitemize benchmark olarak kendimize seçtiğimiz UK Maritime Modeli ile özleştirmeye çalıştık” diyen Kaykayoğlu, 48 komitenin bulunduğu komite numaralarını aldıklarını, UK Maritime 2050 modelindeki Oxford Economics input output modelini alarak A Kümesi, B Kümesi, C Kümesi, D Kümesi, E Kümesi şeklinde beş tane sektörel küme kurduklarını belirtti. Kaykayoğlu ardından nasıl bir çalışma modeli geliştirdiklerini detayları ile anlattı. 1973’te Nobel Ödülü



almış, Wassiy Leontief'in yaptığı, bütün Sovyetler Birliği, Amerika'nın gelişme modeli olan 1920'den beri bu ülkelerde kullanılmış; bir sektöre bir yatırım yapıldığı zaman, başka sektörler ne kadar büyüyor, o büyümenin sonunda başka sektörler ne kadar büyüyor bunu da içine alan bir hipotez kullandıklarının bilgisini veren Kaykayoğlu, bu hipotezin ayrıntılarını literatürden bulmanın mümkün olduğunu belirtti. Kaykayoğlu; kolay bir teori uygulandığını, ama en zor tarafının kat sayılar olduğunu, kat sayıların bulunmasının çok da kolay olmadığını söyledi.

Prof. Kaykayoğlu şöyle devam etti: "İngiltere'ye gittiğiniz zaman çok kolay buluyorsunuz. Bizim ülkemizde çok kolay bulamıyorsunuz. İngiltere'de Liverpool'da bir liman yapıldığı zaman o limandan kaç kişi ekmek yiyor hemen buluyorsunuz. O ekmek yiyenler sinemaya kaç para harcıyor, onu da bulabiliyorsunuz." Kaykayoğlu, bu matrislerde seçilmiş olan 8 sektörün çapraz dalarının var olduğunu sözlerine ekledi. Kaykayoğlu; "Ulaştırma sektörüne biz bir lira yatırım yaparsak, bu sektörden başka sektörler ne kadar nemalanıyor, limancılık sektörüne biz 100 lira yatırım yaparsak, başka sektörler ticaret sektörü ne kadar nemalanıyor, bunları gösteren bir input, output tabloları kullanarak, gayet enteresan bir çalışma ortaya çıkardık" dedi. Bu çalışmada üç tane ekonomik değer hesapladıklarını söyleyen Kaykayoğlu, üç tane ekonomik değer, üç tane istihdam değerinin var olduğunu sözlerine ekledi ve bunlardan birinci değer Direkt Etki olduğunu belirtti. 48 komitenin bugün Türkiye ekonomisine yaptığı toplam katma değer kaç milyar dolar olduğunun net sonucunu çıkarttıklarının bilgisini veren Kaykayoğlu, şu anda geçmiş yıllarda söylenenlerin çok dışında, çok daha farklı bir rakamla karşı karşıya olduklarını vurguladı. Kaykayoğlu; "Buna biz Direkt Etki dedik, yani Direct Impact, inputoutput modeline göre. Daha sonra matrisleri kullanarak, input output modellerini kullanarak burada yapılan bu ekonomik değer başka sektörler yaptıkları yani imalat sektörü, ticaret sektörü, gıda sektörüne yaptığı etkiyi bulduk. Ona da Endirek

Etki dedik. Bir de üçüncü etki, bu sektörlerden sonra etkilenen sinemacılar, tostçular, restoranlar, ne kadar etkileniyor onları da bulduk. Bu anlattığım modeli biz direk, endirek, uyarılmış etki olarak bütün sektörlerde kullandık" şeklinde konuştu.

### "WEB ENVANTERİMİZİN CEVAPLANDIRILMASI ÖNEMLİ"

Bunların hepsinin bir yere oturabilmesi için web envanterinin cevaplandırılmasının önemli olduğunu vurgulayan Kaykayoğlu, "Herkesin işinin çok olması, üç aydan beri kafamızı, burnumuzu, dışarı çıkaramamamıza rağmen, envanterimiz hazır bir şekilde beş aydır bekliyor. Sorularımız gayet kolay. Hiç zor olmayan, çok basit sorularımızı bu yaptığımız sistemle girdiğiniz takdirde; böylelikle 9500 üyemizin bu envantere direkt etki etmeyecek ama en azından envanterdeki kat sayıları, ekonomik büyüklükleri değerlendirebileceğimiz bir yere getireceğiz bu sayede envanter çalışmasını. Bu çalışmayı bir an evvel bitirmek istiyoruz. Bu konuda her zaman söylediğimiz gibi biz yardımcı olmaya hazırız, web sitemiz hazır, buna girmek çok kolay, cevaplamak en fazla beş dakika sürüyor, sorduğumuz soruların hiçbirisi gizli değil."

Hükümete dönük 10 tane paket hazırladıklarının bilgisini veren Kaykayoğlu; "Bu paketlerin içinde birinci paket vergilendirmeydi. Almanya, Fransa, İngiltere'de büyümesinin en büyük nedeninin vergilendirme olduğunu herhalde sizin gibi duayenlere tekrar anlatmama gerek yok. Eğer bu sektörü biz 2023'te bugün konuştuğumuz yerlerde koşturacaksak, ilk yapacağımız şey sektörün vergilendirilmesinin tekrar gözden geçirilmesi olmalı. Bunun gibi bir dokuz tane daha öneriyi hükümete sunmak için hazırladık" dedi. Kaykayoğlu sözlerini şöyle tamamladı: "Her zaman sizlere hitap etmek benim için büyük bir keyif, ilk kez inşallah yakın bir zamanda karşı karşıya geliriz. Bu hazırladığımız, yaklaşık olarak 1000 slayttan oluşan sunumun 1000 slaytını yapmayız ama onun küçük bir raporunu da size sunacak bir günü yakalarız diyelim,

herkes sağlığına dikkat etsin, sağlıklı kalsın, bu ülkenin sizin gibi sektörü seven insanlara ihtiyacı var."

### "DENİZ KUVVETLERİMİZİN BÜTÜN KOMUTANLARIYLA GURUR DUYAN BİR SEKTÖRÜZ"

Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu'nun sunumunu tamamlamasının ardından Cengiz Kaptanoğlu söz aldı. Herkesi sevgiyle selamlayarak konuşmasına başlayan Kaptanoğlu, "Ruhi Bey'i burada bu envanter çalışmasını dinlerken herhalde içinizde hem büyüğünüz olarak, hem de en çok zevk alarak seyreden kişilerden biri oldum. Çünkü denizcilik sektöründe Oda başkanırken de ve Meclis'te de bu envanter çalışmasını yapmaya çalıştık, ama bir türlü beceremedik. Zannediyorum ki, şimdi fevkalade becereceksiniz çünkü yeni jenerasyon ve mali imkanlar bambaşka. Burada bütün yönetime, sayın başkana ve bizlere de belki görev verilse, çünkü bu toplumda en zor iş bilgi almaktır. Ben biliyorsunuz kredilerin ertelenmesi çalışması yapmıştım. Ancak bütün o kredi çalışmalarındaki ilgili arkadaşları bir fiil aradığım zaman bir şeyler aldım. Landesbank'a gittik böylece, benim söylediğim bir öneri" diye konuştu.

2 Şubat'ta pandemi dönemine girmeden evvel Türk denizcilik sektörüne, Deniz Ticaret Odamıza, Harp Sanayi'ne çok büyük hizmeti geçmiş, bir büyüğümüz olan Vural Bayazit'in vefat ettiği hatırlatan Cengiz Kaptanoğlu şunları söyledi: "Biz deniz kuvvetlerimizin bütün komutanlarıyla gurur duyan bir sektörüz. Öbür komutanlara saygı duymuyorum manası çıkmasın. Kendisiyle manevi ve çok yakın ilişkimiz olduğu için söylüyorum. Bugün konuştuğumuz denizcilik sektöründe var olmamızın sebebi normal kurumlardan, kanunla kurulmuş böyle kurumlara geçmiş olmamızdır. Ne demek istiyorum, Armatörler Birliği ile Ziya (Kalkavan) amcayla Odamız 1982'de kuruldu. Gençlere bunu hatırlatmak istiyorum, belki hatırlamıyorlar. Rahmetli Celal Eyiceoğlu'ndan beri 20 komutanımız var. Deniz Kuvvetleri'nden bahsediyorum. Bir tanesinin ömrü kısa olduğu için fazla ilişkimiz olmadı, ama öbürleriyle 'Denizci



“Ülke Denizci Millet’ diyoruz ya... Bize en büyük faydası olan Türkiye’de ve Türkiye dışı da dahil komutanlarımız denizcilik sektörünün en büyük yardımcısı olmuşlardır. Vural Bayazıt’ın ayrıca önemlidir, Bülend Ulusu tabii ki önemlidir... Metin Ataç, Vural Bayazıt komutanımızın bize emanetidir”.

#### “VURAL BAYAZIT MİLGEM PROJESİ’NİN BABASIDIR”

Vural Bayazıt’ın ayrı bir özelliğine dikkat çeken Cengiz Kaptanoğlu şunları söyledi: “Vural Bayazıt MİLGEM Projesi’nin babasıdır. MİLGEM Projesi’ni bir fiil yazıp gelip bizi çağırdıkları zaman yaptığımız toplantılarda dile getiren, fiiliyatta da Özden Örnek Paşa vardı. Niçin böyle geniş anlatıyorum, bizim iki tane temel taşımız var. Odamız onlara bu vefasını ve ilgisini sürdürmezse, inanın yeni akımın, yeni gençlerin başarılı olması mümkün değil. Niçin bunu diyorum, ben bırakın bu isimlerin dışında bize Deniz Harp Okulu’nda Metin Ataç daha binbaşıyken, Türkiye’de denizciliğin yeri ve önemi başlıklı orada konferanslar, toplantılar yapıyorduk. Deniz Harp Akademileri Komutanı Vural Bayazıt, orada bize, o genç subaylara bizim Oda başkanlarımıza ders verdi. Denizci Millet Denizci Ülke olmak istiyorsak bu deniz kuvvetlerimizi hem Vural Bayazıt’ı ben isterdim hem Meclis’te bir konuşma yapılsın ve burada bunları bazı arkadaşlarıma da söyledim bunu,

hatta Vural Bayazıt için dergide de yazı yazılmasını istedim. Benim bir önerim var. Türk denizcilik sektöründe deniz kuvvetlerinin yeri diye Metin Ataç’ı da görevlendirilerek yeniden eski günleri analım. Eski komutanlara vefaları unuttu gibi geliyor bugünkü gençlik, bu benim genel kanaatim. Oda için demiyorum bunu, benim de genç evlatlarım var. Oda yönetiminde de evladım var. Bunlar zannediyor ki bu iş bu seneden başladı. Öyle değil. İkincisi, ben ikinci temel taş, bizim denizcilikle ilgili sivil toplum örgütlerimizdir. Önem vermeliyiz onlara... Semih Dinçel’i görüyorum, Brokerler Derneği de bunlardan biridir, hepsi temel taşımızdır”. “Odalar Birliğimiz bizim itici gücümüzdür” diyen Kaptanoğlu, “Odalar Birliği’nin şemsiyesi altında 365-366 oda vardır gerçi Tamerim daha iyi bilir, bunların içinde iki tane Deniz Ticaret Odası var. Odalar Birliği’nde başkanımız da oldu denizci başkanımız ve yönetimde de iki kişiydi ve bugünkü yönetimde de Odalar Birliği’nde iki tane denizci başkanımızın olması da denizcilik sektörüne gurur veriyor. Onun için de çok memnunuz ve o itici gücü iki başkanımızın da fevkalade kullandığı inancındayım” şeklinde konuştu.

#### “NEFES KREDİLERİ İÇİN TEBRİK EDİYORUM”

Nefes kredilerinde yönetim kurulundan ricası olduğunu dile getiren Kaptanoğlu, Denizcilik Bankasına gönlünün kırık

olduğunu söyledi. Bütün arkadaşlarını takip ettiği sözlerine ekleyen Cengiz Kaptanoğlu, şöyle devam etti: “Nefes kredileri için tebrik ediyorum. Deniz Ticaret Odası’na ben de Meclis Başkanı olduğum zaman bunu yaptırمامıştım. Ama Sayın Başkan ve Yönetim Kurulu 3 milyon gibi bir parayı hiç çekinmeden bu Odalar Birliği ile ilgili bu nefes kredilerini gündeme getirip, işler hale getirdiler. Ama denizcilik bankası isimden yararlanıyor, reklam yapıyor ve sicil affı çıkmasına rağmen, o ödenmemiş senet protestoları bugün olmamasına rağmen sıkıntı yaşıyorlar. 80 kişiydi bir ay evvel konuştuğumda Denizcilik Bankası’ndan nefes kredisi talep edenler. Bu sayı acaba kaçta çıktı merak ediyorum. Yine de yaptıkları çalışmadan dolayı teşekkür ediyorum.”

Üç tane okulla Milli Eğitim’le protokol yapılacağı konusuna da değinen Kaptanoğlu sözlerini şöyle tamamladı: “Bir de sayın başkanlar siz biliyorsunuz belki ben Tamer Başkanın konuşurken atlardım, 3 tane okulla Milli Eğitim’le protokol yapacaktık, beni Ziya Kalkavan Okulu’nun başkanı ziyaret etti. Onları herhalde o anlaşma zamanı pandemi zamanı yapılabilsen yapılsın, o olsun bir de onların bir ricası var sayın başkan, onlar bu yeni senede bir sene ön okuma hazırlık herhalde okuyorlar. O okulun da ona göre dizayn edilmesinde fayda var. Hepinizi yordum, vaktinizi aldım, hepimize teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum beni dinlediğiniz için.”

#### “BÜTÇE HEDEFLERİMİZİ TUTTURDUK”

Cengiz Kaptanoğlu’nun konuşmasından sonra söz alan DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, konuşmasına herkesi saygı ile selamlayarak başladı. Batı Karadeniz Bölgesi’ndeki son durum ile ilgili bilgi veren Erdem, Covid-19 salgınından sonra bölgelerinde sıkıntılı bir dönem yaşamadıklarını söyledi. Erdem, “Sıkıntı yaşamamızın sebebi de buradan bir kere daha teşekkür ediyorum, yönetim kurulu üyeleri ve Başkanımız Tamer Kıran Bey’e çok teşekkür ederim” dedi. Personel değişiminden yük boşaltmasına kadar



bölgede her şeyin yolunda gittiğinin bilgisini paylaşan İrfan Erdem, “Bölgemize gelen gemi adetlerinde bir artma oldu fakat tonaj değişmedi. Geçen seneki tonajı aynen tutturduk. Tersanelerimize gelince, yeni bir sipariş alamadık. Bütçe hedeflerimizi tutturduk, gelirlerimizi artırdık, acentelerimizin durumu gayet iyi. Erdemir, Ereğli’deki bütün acentelere her hafta iki gemi vermektedir. Acentelerimizin sıkıntısı ortadan kaldırılmıştır” diye konuştu. Zonguldak’ın normale dönmeye başladığını söyleyen Erdem, sözlerini şöyle tamamladı: “Biliyorsunuz Zonguldak Bölgesi madencilik sektörünün Türkiye’deki en büyük merkezidir. Madencilik sektörünün de fitratında olduğu gibi akciğer hastalıkları yapısında ve ruhunda vardır. Bölgemizde oranların 15 vilayet artı Zonguldak olmasının sebebi de bölgemizdeki ciğer hastalıklarının virüse yakalanma ihtimalinin yüksek olmasından gelir. Bölgemizde 90’a yakın ölüm olmuştur. Normale dönmeye başlamıştır. Bugün hastanelerimizde hasta sayısı azalmaktadır. Yeni vaka da yoktur. Bu arada denizcilik sektörüne DenizBank vasıtasıyla veya diğer bankalarla verilen krediler konusunda da Sayın Tamer Kıran’a ve yönetim kuruluna hassaten teşekkür ederim.”

### “SEKTÖRÜ ZOR DURUMDA BIRAKACAK TALİMATLAR VAR, ÜZERİNDE ÇALIŞIYORUZ”

İrfan Erdem’in konuşmasının ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Meclis Üyesi ve Komite Başkanı Yunus Can’a söz verdi. 14. Komite adına söz alan Yunus Can şunları söyledi: “Deniz turizmi ile alakalı olarak Turizm Bakanlığı’mızın Cuma günü elimize geçen 2020/10 sayılı genelgesi çerçevesinde dün bir toplantı yapmıştık. Bu toplantıda somut bir sonuç alamadık. Bu genelge genellikle deniz turizmi ile iştigal eden, özellikle yemekli tur ve gezi yapan teknelerin çalışmalarını bir bakıma ciddi oranda zorlaştırıcı, hatta engelleyici nitelik taşıyan birtakım talimatlarla dolu. Bu genelge üzerinde biz yeniden bir değerlendirme yapmak üzere bugün deniz turizmi çalışma grubuna da üye olan arkadaşlarımızla birlikte bir çalışma

yaptık. Bugün 15:00’te bu genelge üzerinde çalışıp, bizim açımızdan gerekli olan düzenlemeleri yaparak Oda’ya ve dolayısıyla da Turizm Bakanlığı’na en kısa süre içerisinde gönderip bunun düzeltilmesini sağlamaya çalışacağız. Aksi halde burada gerçekten uygulama esnasında sektörü zor durumda bırakabilecek talimatlardan bahsediliyor.” Yunus Can; “Zaten şu anda sektör çok ciddi bir biçimde mağdur durumda... Hemen hemen bütün sektörlerde az ya da çok bir çalışma ortamı hazırlanmış olsa da, şu aşamada ancak deniz turizminde, özellikle yemekli tur yapan Boğaz’da veyahut da güneyde bu tür faaliyetlerde bulunan teknelerin çalışma alanları ciddi oranda kapalı” dedi. Can konuşmasını şöyle noktalandı: “Bunun dışında bir de böyle talimatlarla daha da önünü kapatacak biçimde genelgeler elimize geçince, burada zorluk katsayısı daha da artıyor. Dolayısıyla biz bu konuda bugün arkadaşlarımızla bir araya gelip bunun üzerinde bir çalışma yapıp, sizleri de bilgilendireceğiz.”

### “NACE KODLARI DEĞİŞTİRİLSİN”

Yunus Can’ın konuşmasının ardından Güven Altoğ söz aldı. “Fethiye’den herkese sevgi ve saygılar, DTO Plus ekibine de çok çok teşekkürler” diyerek sözlerine başlayan Güven Altoğ, “Başkanım Covid-19 da gösterdi ki ticari yatlar, günübirlik (tenezzüh) tekneler arasında bir fark var. Belli oldu ki ticari yatlar 12 kişilik tam kapasite ile kalkarken, günübirlik gezi tekneleri yarı kapasite ile çalışmak zorunda” dedi. NACE kodlarının değiştirilmesini teklif eden Altoğ, “10-11 metre ticari yatlar, 12 kişi kapasite ile çalışırken, 10-11 metrelik tenezzüh teknelerinde bu sayı 6’ya düşüyor, bu da haksız rekabete mahal veriyor” dedi.

### HAZİRAN AYI NAVLUN PİYASALARI SUNUMU

Güven Altoğ’dan sonra söz alan DTO Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel haziran ayı navlun piyasaları ile ilgili bir sunum yaptı. Toparlanmayı indekslerde son rakamlarda göstermek açısından söz aldığını söyleyen Dinçel, tankerlerde aynı durumun söz konusu olmadığını

belirtti. Dinçel, tankerlerde rakamlar hala sağlıklı olmasına rağmen VLCC hariç dört PANAMAX, AFRAMAX, SUEZMAX, CLEAN MEDIUM, CLEAN HANDY’lerde ciddi düzeltmeler olduğunu sözlerine ekledi. Dinçel, haziranın ilk haftasında VLCC’lerin 58 binden 52 bine, SUEZMAX’ların 40 binden 19 bine, AFRAMAX’ların 35 binden 13 bine, DIRTY PMX’in 27 binden 9 bine, CLEAN MEDIUM’un 30 binden 14 bine, CLEAN HANDY’nin 28 binden 11 bine dönüştüğünün bilgisini verdi. Haziran ayına tankerlerde düşük değerlerle girildiğini söyleyen Dinçel, Very Low Sulphur Fueloil ile Heavy Sulphur Fueloil arasındaki farkın 50 dolar olduğuna dikkat çekti ve 50 doların olduğu yerde doğal olarak donanımlı ve donanımsız gemiler arasındaki farkın da düştüğünü, bunun geri dönüşünün de bu rakamlarla giderse otomatikman 1.5 sene beklenirken şimdi 3-4 sene olduğunu sözlerine ekledi.

Dinçel şöyle devam etti: “Orada dramatik olan Very Low Sulphur Fueloil ile Gasoil arasındaki 25 dolarlık fark. Yani kimse artık bundan sonra 25 dolar hele özellikle ULTRAMAX’tan aşağıya doğru, kimse artık scrubber takmayı düşünmez, 25 dolar fazla verir, gasoil yakmaya devam eder. Dökmeciler çoğunluk böyle gidiyor zaten aldığım istihbarat genelde verylowsulphur’un gemide yaratabileceği risklere karşı aman diyorlar 25 dolar fazla verelim, biz gasoil ile gitmeyi tercih edelim.” Dökmecilerde mayıs ayına göre nihayet artış olduğunu belirten Dinçel, rakamları paylaştı. Yakın bir zamanda binli rakamları Baltık Dry Index’te göreceğimizi, hatta geçen senenin bugünlerindeki 2000’lerin bile telaffuz edilebileceğini söyleyen Dinçel, CAPESIZE’larda ciddi yükseliş olduğunu dile getirdi ve şöyle konuştu: “CAPESIZE’lar belki birkaç gün, bir hafta canınızı sıkacak şu olabilir: Brezilya’da bu işçi sendikaları ve sağlık kurulu yaklaşık %10 üretimi yapan madenlerde 118’e yakın korona pozitif vakası gördü. O madenlerin geçici olarak durdurulmasına karar verildi. Bu durumu etkileyecektir.” Semih Dinçel ardından bu konudaki öngörülerini ve rakamları paylaştı. Koster tonajında yükün volümünde, frekansında

çok ciddi azalma olduğunu bir de tonaj fazlalığı olduğunu söyleyen Dinçel, şöyle devam etti: “Olumlu olan ne dersiniz, olumlu şu, biz bir pazar kaybetmedik. Biz bir sıkıntı yaşayıp koster filosunda Türk sahipli yabancı gemilerde bir pazarı alıp da İtalyanlara Yunanlara başka bir armatöre kaybetmedik. Onlarda da sıkıntı var, işler geri döndüğünde kendimiz ne kadar pay alıyorsak kosterler olarak, tekrardan bunu alacağız. Onun için ümitlerimizi kaybetmeyeceğiz.” Semih Dinçel ardından da armatörlere bazı tavsiyelerde bulundu.

### ODA ÜYELERİNE MUAFİYET TANINMASI MÜMKÜN OLUR MU?

Toplantıda konuşmaların ardından Oda'nın Yönetim Kurulu'nun mayıs ayı faaliyetlerinin sunumu yapıldı. Sunumun akabinde Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, mayıs ayı faaliyetlerinden ötürü Yönetim Kurulu'na, ekibine ve emeği geçenlere teşekkür etti ve Mehmet Kocabaşa'ya söz verdi. Meslek komitesi başkanlarını, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ı, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ve hazirunu selamlayarak sözlerine başlayan Kocabaşa şunları söyledi: “32 No'lu Meslek Komitesi olarak son günlerde yaşadığımız bir sıkıntıdan bahsetmek istiyorum, belki buna bir çözüm bulunabilir sistem olarak. Şöyle ki, kambiyo vergisi adı altında TL'den dövize dönerken %1'lik bir pay alınmaya başlandı. Biz takdir edersiniz, forwarderlar olarak veya lojistikçiler olarak birtakım ödemelerde döviz alma ihtiyacı oluyor ve bunları da bizim kendimiz yurt dışına gönderme zorunluluğumuz var. İhracatçı birliklerine sadece üye olmak yeterli böyle bir verginin muafiyeti için. Oda üyelerine böyle bir muafiyet tanınması mümkün olur mu, arz ederim.”

### “POWER GENERATION WIND POWER ALANINDA HUB OLARAK GÖRÜLMEMEYE BAŞLANDIK”

Mehmet Kocabaşa'dan sonra Meclis Başkanı Çakır, Yeşim Yeliz Egeli'ye söz verdi. Egeli, Meclis Başkanı Çakır'ı, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ve Meclis toplantısını izleyen tüm denizcilik sektörünü sevgiyle selamlayarak sözlerine başladı. Egeli sorusuna geçmeden önce: “Tüm sağlık

ordumuza, tüm duyarlı vatandaşlarımıza, bununla beraber tüm dünya denizcilik ülkeleri tarafından, deniz kuvvetleri tarafından örnek gösterilen Türk Deniz Kuvvetlerimizi burada gerçekten başarılarından dolayı onur duyduğumu da belirtmek istiyorum. İyi ki varlar” diye konuştu. Özellikle Power Generation Wind Power denilen alanda Türkiye'nin bir hub olarak görülmeye başladığını söyleyen Egeli, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a sorusunu ilettili. Egeli şöyle devam etti: “Bununla beraber bütünleşik sormak istediğim offshore tarafında da bir hareketlilik var gibi görünüyor yanılmıyorsam. Özellikle ateşçilik gibi yapısal çelik alanında ün almış firmalarımız da var Çimtaş gibi mesela. Bunlar Avrupa ülkelerinde dünya devlerinin üreticileri haline gelmeye başladılar. Bunlar da çok gurur verici. Bu bağlamda gemi endüstrisi ile birlikte onun yan sanayisi ile birlikte acaba böyle bir girdi veya çalışmanız var mı, bunu sormak istiyorum offshore ile bağlantısı olarak. Özellikle Karadeniz'de ve Doğu Akdeniz'de sancağımızı dalgalandırıyoruz gayet güzel bir şekilde buna ilişkin girdilerinizin olduğunu, donanma ile deniz kuvvetlerimizle birlikte ciddi çalışmalarınızın olduğunu da biliyorum, takip ediyorum sizi yakından. Buna ilişkin toparlayıcı olarak ne söyleyebilirsiniz? Offshore, windpower, burada yüksek teknoloji üretilen, özellikle motor üretimi konusunda Türkiye'nin hub olması mesela Portekiz ve İtalya regülasyonlar konusunda bir hub olarak görülürken, Türkiye makine üretimi konusunda görülüyor ama yatırımcıların sizin de konuşmanızda bahsettiğiniz gibi özellikle ekonomik ve politik istikrar arayışlarından kaynaklı biraz çekimser davranıyorlar ki bunları da aşacağımızı düşünüyorum. Bu konularla ilgili ne söylemek istersiniz?” Yeşim Yeliz Egeli'nin sorusunu tamamlamasının ardından Meclis Başkanı Çakır, gündeme gelen konularla ilgili yanıtlarını almak üzere İMEAK Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a söz verdi.

### “BİR GEÇİŞ SÜRECİ YAŞIYORUZ”

Meclis toplantısında gündeme gelen konularla ve sorularla ilgili fikirlerini ve görüşmelerini paylaşmak üzere söz

alan Tamer Kıran, Yeşim Yeliz Egeli'nin windpower alanında sorduğu soru ile ilgili Oda'nın rüzgar gücü ile ilgili şu an bir çalışması olmadığını, bu konuyla ilgili Egeli'ye yanlış bilgi gittiğini düşündüğünü söyledi. Kıran şöyle devam etti: “Diğer taraftan offshore'larla ilgili olarak, offshore ünitelerle ilgili olarak söyleyebileceğimiz, bu kendine özgü, kendine has bir sektör. Bu sektörün oyuncuları dünya çapında büyük oyuncular.” Bu oyuncuların içerisine girmenin kuralları olduğunu söyleyen Kıran şöyle devam etti: “Bu kurallardan bir tanesi tabii ki devlet destekli olmak, devlet desteği olmadan mümkün değil bir şey yapmak. Ama odamızın gündeminde şu anda bu yönde bir çalışma yok. Böyle bir bilgi geldiyse size yanlış gelmiş. Offshore'u desteklemek, offshore'daki gücümüzü artırmak yönünde bir çalışmamız şu anda yok. Öyle bir talep de yok çünkü üyelerimizden.”

Güven Altoğ'un dile getirdiği ticari yatların günübirlik çalışması konusunun bir problem olduğunu söyleyen Kıran, “Ruhsatı ticari yat, ama yaptığı iş fiilen aslında tenezzüh teknesi, yani gezinti teknesi. Şimdi burada biz yanlış doğruya uydurmaya çalışıyoruz. Aslında doğru olan ne, ticari yatsa ticari yatın yapacağını yapmalı, yatmalı turizm yapacak. Onu yapmazsa, günübirlik yaparsa o zaman turizm günübirlik teknelerin kurallarına tabii olacak. Bu içinde bulunduğumuz geçiş sürecinde makul bir durum diye düşünüyorum. Dolayısıyla da bununla ilgili şu anda bir çalışma yapılmasının çok da gerekli olduğunu düşünmüyorum, çünkü zaten bir geçiş süreci yaşıyoruz. Çok hızlı değişimler oluyor. Özellikle günlük pozitif test vaka sayısının birkaç yüzlü sayılara düştüğünü gördükten sonra ben artık o konunun da gündemimizden çıkacağını öngörüyorum. Dolayısıyla şu aşamada çok acilen yapmamız gereken bir çalışma yok” diye konuştu. MUÇEV konusunda gerekli çalışmaları yürüttüklerini de söyleyen Tamer Kıran, deniz turizmi çalışma grubu zoom konferansı yapacaklarını, konuyu oradan paylaşacağını bilgisini verdi. Kıran, “Bir bölgede yapılan bir işleme talip olan arkadaşlarımızın o işe talip olduklarını resmiyete dökmeleri gerekiyor.





Şu an için geldiğimiz noktada örneğin bir yer var, orası bir ihaleye çıkacak, o ihaleye girip talip olmak gerektiğinin birinci şart olduğu şeklinde bir tespitimiz var” diye konuştu.

#### **“DENİZBANK NEFES KREDİSİ AMACINA FEVKALADE ULAŞMIŞTIR”**

DenizBank Nefes Kredisi’nde son durumu paylaşan Tamer Kıran, bugün itibarıyla Oda’dan DenizBank Nefes Kredisi’ne başvurmak üzere 450 adet faaliyet belgesi alındığını söyledi. Kıran şöyle devam etti: “450 adet faaliyet belgesine karşılık, bunların tamamının başvuru yapıp yapmadığını bilemiyoruz. Bu bilgiyi bizle paylaşamıyorlar çünkü ya gizlilik sebebiyle ya da gerçekten sistemleri el vermediği için, bunu bilemiyoruz ama netice itibarıyla bizden faaliyet belgesi alan 450 firma var.”

Buna karşılık, onaylanmış 198 başvuru olduğunu, bu 198 başvurunun parasal karşılığının da 10 milyon 345 bin TL olduğunu söyleyen Başkan Tamer Kıran, “198 üyemize 10 milyon 345 bin TL bugün itibarıyla kullanılmıştır. Aradaki bir kısmın başvurmadığını, başvurularını geri çekenler olduğunu da biliyoruz, faaliyet belgesi alıp sonra gerek yok 50 bin lira benim işimi görmez veya 100 bin lira benim işimi görmez diyerek başvurmaktan imtina edenler olduğunu da biliyoruz ama bunların sayılarını bilemiyoruz. Dolayısıyla burada genel

anlamda bir yorum yapmam gerekiyor. Bir kere her şeyden önce DenizBank yönetimine buradan hepinizin huzurunda tekrar tekrar teşekkür ediyorum, diğer hiçbir özel bankanın kabul etmediği, biz %7.5 TL faizle kredi veremeyiz dediği bir ortamda DenizBank bu işte elini taşın altına koymuş ve bu işi yapmıştır. Dolayısıyla öncelikle çok büyük bir teşekkürü hak ediyorlar. Hatta işin ikinci bölümünde kamu bankaları da devreye girecekti, ama şu an itibarıyla kamu bankalarından öyle bir şey gelmedi. Dolayısıyla bu tabii ihtiyacın, talebin de azaldığını gösteriyor, dolayısıyla DenizBank Nefes Kredisi bence amacına fevkalade ulaşmıştır” diye konuştu. Tamer Kıran, “Üst yönetimle yaptığım görüşmelerde sicil affını tabii ki dikkate aldıklarını söylediler, ancak ödeme tarihçesi çok kötü olan firmalara kredi tahsisi yapmadıklarını, yapamadıklarını dile getirdiler.

Birkaç tane de örnek söylediler, yani bir üyenin 5 tane bankaya borcu var, 6’ncı borç olarak bu krediyi istediğinde 5 taneyi ödememişsin bunu nasıl ödeyeceksin diye sorulduğunda herhangi bir müspet ya da kabul edilebilir bir yanıt alınamadığı gerekçesiyle bazı taleplerin geri çevrildiğini belirttiler. Bu anlamda üyelerimizden bazıları bana da ulaştı, onların taleplerini şahsen ilettim, arasından çözülenler oldu, çözülmeyenler oldu ama burada

tabii üyenin ödeme tarihçesinin bir önemi olduğunu da unutmamamız gerekiyor” dedi. Pandemiden önce Nisan ayında yapmayı planladıkları TÜDEV Genel Kurulu’nda TÜDEV Vakıf Senedi’nde önemli değişiklikler yapmayı planladıklarını, ancak pandemi sebebiyle bunu ertelemek durumunda kaldıklarını söyleyen Tamer Kıran, şu an itibarıyla henüz kesin karar verilen bir tarih olmadığını vurguladı. Kıran, “Tamamen şartların normalleşmesine göre karar vereceğiz, ama şahsi görüşüm son bahardan önce bu toplantı pek olabilecek gibi gözüküyor çünkü temmuz geldi, ağustos zaten insanların İstanbul dışında olduğu bir ay. Dolayısıyla sonbahardan önce Olağan Genel Kurulu yapamayacağımız gibi gözüküyor” dedi.

Tamer Kıran şunları kaydetti: “Türk Deniz Eğitim Vakfı’nın 25 Mart 1997’de İzmir Çeşme Belediyesi’yle yaptığı bir mutabakat neticesinde 25 yıl süreyle kiraladığı İzmir Çeşme’de bir bina var.

Burada eğitim verme şartıyla bu bina Türk Deniz Eğitim Vakfı’na kiralanmıştır, yani burada restoran, gazino, kafe, bar açamazsınız. Burada eğitim verme şartı var. Türk Deniz Eğitim Vakfı da o gün bugündür burada yat kaptanlığı eğitimleri vermiştir. Yat kaptanlığı eğitimleri uzun bir süre devam etmiştir ancak son 3-5 senede hem talebin azalması, hem de en son 2017 yılında çıkarılan, değiştirilen Gemi Adamları Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile ciddi ek talepler getirilmiştir. Bu getirilen taleplerden bir tanesi de eğitim kurumlarının verdikleri eğitimle ilgili sahip olmak ya da kiralamak durumunda oldukları tesislerdir. Bir kere biz göreve geldiğimizde burada eğitim verilmiyordu. Eğitim bitmişti. Biz bunu tekrar hayata geçirebilir miyiz, tekrar eğitim burada verebilir miyiz diye TÜDEV Yönetim Kurulu olarak değerlendirdiğimizde, ilk takıldığımız konu bir kere talep eksikliği oldu.”

#### **“BAŞKA BİR ALANDA EĞİTİM FAALİYETİ YAPMA İMKANINA BAKIYORUZ”**

Çeşme’de yat kaptanlığına şu aşamada ciddi bir talep olmadığını gördüklerini dile getiren Kıran, “3-5 kişi, 6 kişi hatta yanlış hatırlamıyorsam talep yaptı. Bunlardan

aldığımız makul piyasa şartlarındaki kurs ücretini tesisimiz olmadığı için bölgedeki diğer denizcilik okullarının tesislerini kullanma karşılığında ödenmesi talep edilen ücretlerle karşılaştığımızda aldığımız yani alacağımız kurs ücretinin vereceğimiz eğitim ücretinin altında kaldığını gördük. Yani eğitim tesisi kirasının altında kalacağını gördük. Dolayısıyla bu işin zaten rasyonel olarak bir anlamı kalmamıştı. Üçüncü ve bence en önemli şık da şuydu, biz Deniz Ticaret Odası olarak mümkün olduğunca üyelerimizin yaptığı ticaret alanlarında, üyelerimizin iştiğal ettiği ticaret alanlarında bulunmamamız gerekiyor. Yani eğitim Deniz Ticaret Odası'nın üyelerinin faaliyet gösterdiği bir alanda onlarla direkt rekabet yapmak demek oluyor bu. Bunu da göz önüne aldık, çünkü bu yönde de serzenişler vardı ve bu üç kriter doğrultusunda Çeşme İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü'ne buradaki kurs faaliyetimizi sonlandırdığımızı bildirdik. Binayı iade etmedik. Binanın kirası 25 Mart 2022 tarihine kadar geçerli. Önümüzde iki sene daha süre var. Bizim kapattığımız kurs faaliyetidir. Neden? Biraz önce saydığım üç gerekçeden dolayı. Onun yerine başka bir alanda eğitim faaliyeti yapma imkanımız olursa ona bakarız, onun haricinde biz binayı şu anda kimseye iade etmiş, vermiş değiliz.”

Tamer Kiran, Cengiz Kaptanoğlu'nun Ankara'daki dairenin satılmaması yönündeki temennisi ile ilgili de şöyle konuştu: “Ankara'daki daireyi satmayan dedi Cengiz Bey, temennisini dile getirdi, not ettik. Ankara çok değişti. Ankara eski Ankara değil. Ankara'da merkezde bir tek Büyük Millet Meclisi kaldı. Onun haricindeki bütün kurum ve kuruluşlar, bir de askeri kurumlar hariç diyelim, Eskişehir yolu üzerine geçti. Dolayısıyla bizim işimiz bakanlıklarda, kurumlarda. Ankara'ya günde 20 tane uçak var, belki de fazla.

Günde 20-25 uçağın olduğu bir yerde bizim Ankara'da bir yatacak eve ihtiyacımız yok. Bizim Ankara'da bir apartman dairesine bu anlamda ihtiyacımız yok. Kaç para eder burası, atıl bir varlıktır, diye bir sorduğumuz. Bu da en doğal hakkımız ve yönetim

kurulunun görevlerinden birisidir. Soruşturduk, elde ettiğimiz gelen fiyatlar beklediğimiz düzeylerde olmadığı için yönetim kurulunda bu konuyu kapattık şu an için. Şimdi gündemimizde Ankara diye bir konu yoktu ama Cengiz Bey söylediği için cevap vermiş olayım. Ama tekrar işler, piyasalar açılır, tekrar daha rahat ortamlarda çalışmaya başlarız, bu satmayacağız anlamına gelmiyor, o zaman da Cengiz Beyler tekliflerini verirler, iyi fiyat verirlerse daireyi alırlar.”

Tamer Kiran Oda'nın dokuz yerde seçilmiş başkan ve yönetim kurulları olduğunu, öncelikle bu bölgelerdeki işlerin bu kurullar tarafından elleçlenmesini, çözülmeye kavuşturulmasını, çözülemeyenlerin de merkeze bildirilmesini tercih ettiklerini söyledi. Kiran şöyle devam etti: “Aksi takdirde zaten ağır olan iş yükümüz hepten içinden çıkılmaz bir hale geliyor. Dolayısıyla mümkün olduğunca işlerine biz karışmıyoruz şubelerimizin. Tabii ki yakın ilişki halindeyiz şube başkanlarımızla, yönetim kurullarımızla, hepsi seçilmiş insanlar ama mümkün olduğunca bu konulara müdahale etmiyoruz.” Tamer Kiran sözlerine şöyle devam etti: “Biz göreve geldiğimizden beri hiçbir kamu kurumumuzla basın üzerinden haberleşmiyoruz.

Hepsiyle yakinen birebir görüşüyoruz. Biraz önce Sanayi Bakanı Meclis toplantımızdaydı. Basın üzerinden, hele ki muhalif olarak gözükken, bilinen basın üzerinden haberleşme yaptığınız zaman inanın bunun etkisi düşündüğünüz etkinin 180 derece tersi oluyor. Çok daha kötü oluyor. Dolayısıyla biz sorunlarımızı iletiyoruz. Şimdi yabancı bayraklı charter konusu, bunu şimdi bu arkadaşlarımız tekrar gündeme getiriyorlar. Sayın Bakan göreve geldiğinde el attığı ilk konulardan bir tanesi buydu.

Burada bizim Türk Bayrağı'nda çalışan üyelerimizi de koruma mecburiyetimiz var. Bizim Türk bayraklı gemimiz gidip Yunan adaları arasında çalışabiliyor mu? Hırvatistan Dalmaçya kıyılarında çalışabiliyor mu? Montenegro Karadağ'da çalışabiliyor mu? Çalışmıyor. Dolayısıyla

Sayın Bakanımızın da görüşü, ‘benim de kabotajım var, ben de yabancı bayraklı teknelerin kabotajımda çalışmasını istemiyorum’ dedi ve bu kararı aldı. Yönetmeliği değiştirdi. Şurada daha 7-8 ay önce değişen bir yönetmeliğin tekrar değişmesi mümkün değil, söz konusu değil. Dolayısıyla buradaki arkadaşlarımız bu konuda lobi yapmaya çalışacakları yerde, bunun yerine biz nasıl yeni bir düzen getirebiliriz, yeni bir sistem getirebiliriz bunu çalışmalarını gerekiyor. Buradan kendilerine bunu iletmek istiyorum ki Bodrum'daki bu anlaşmazlığın çıkış noktası da bu konudur maalesef.” Oda olarak üyelerinin müşterek menfaatlerini koruma yolunda çalışmalar yapmak zorunda olduklarını söyleyen Kiran, “En büyük sıkıntıyı da burada yaşıyoruz zaten. Bir üye grubumuzun çok istediği bir şey bir başka üye grubumuzun direkt cebine etki edebiliyor. Dolayısıyla burada bir orta yol bulmak, tabii ki en uğraştığımız, bizi en zorlayan konulardan bir tanesi oluyor” diye konuştu.

### “DENİZ HUDUT KAPILARIMIZIN AÇILMASINI HEPİMİZ İSTİYORUZ”

Deniz hudut kapılarının açılmasının maalesef WhatsApp gruplarına da yansımaları söyleyen Kiran sözlerini şöyle tamamladı: “Biz Oda olarak taleplerimizi bundan bir ay önce gönderdik. Gönderdiğimiz taleplerin içerisinde şu anda deniz hudut kapılarını biz açtık, yurt dışından gelen yabancıların ülkeye girişi konusu kaldı. Bunun da yetkisi İçişleri Bakanlığı'nda. Dün akşam Sağlık Bakanlığı uygun görüşle inşa edilen gemi ve yatlar gelmek zorunda olan tamir bakım, uzman, personel gibi kadroların ülkemize girişine izin verilmesi için uygun görüşünü İçişleri Bakanlığı'na verdi. Bunu uygulamayı yapan kim?

İçişleri Bakanlığı... İçişleri Bakanlığı da bu uygun görüşü aldıktan sonra muhtemelen bunu değerlendirecek ve en kısa sürede devreye alacaktır. Dolayısıyla deniz hudut kapılarımızın da bir an önce yatlar açılmasını hepimiz istiyoruz. Ama bunun WhatsApp gruplarında galeyana getirecek, infial yaratacak şekilde olmasının bir anlam ifade etmediğini buradan söylemek istiyorum.”



## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun haziran ayında gerçekleştirdiği faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

### TAMER KIRAN, EKOTÜRK TV'DE GÜN ORTASI PROGRAMINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ekonomi kanalı EKOTÜRK TV'de hafta içi her gün yayınlanan Gün Ortası programına video konferans aracılığıyla katıldı. Tamer Kıran, program sunucusu Ahu Orakçioğlu'nun, denizcilik sektörü ve deniz turizmine ilişkin sorularını yanıtladı.

### ULAŞTIRMA VE ALTYAPIDA DİJİTAL GELECEK ZİRVESİ YAPILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, devlet ve sektörün dijitalleşme sürecinde eşgüdüm ve iş birliğini pekiştirmek üzere sektör temsilcilerini Ulaştırma ve Altyapıda Dijital Gelecek Zirvesi'nde buluşturdu. T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı tarafından başlatılan "Dijital Farkındalık ve Siber Vatan" kampanyası kapsamında düzenlenen zirvede, 25 Haziran Perşembe günü lojistik oturumu gerçekleştirildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, zirvenin üçüncü gününde konuşmacı olarak yer aldı.

### TAMER KIRAN, TARIM VE ORMAN BAKANI BEKİR PAKDEMİRLİ'NİN TOBB'A BAĞLI ODA VE BORSA BAŞKANLARIYLA BİR ARAYA GELDİĞİ TOPLANTIYA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli'nin Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne (TOBB)

bağlı oda ve borsa başkanlarıyla bir araya geldiği toplantıya, Ankara'da TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ile birlikte katıldı. Yeni tip koronavirüs (Kovid-19) salgını nedeniyle alınan tedbirler doğrultusunda videokonferans yöntemiyle yapılan, TOBB'a bağlı 365 oda ve borsa başkanı ile 61 sektör meclis başkanının katılımıyla gerçekleştirilen toplantıda, tarım ve hayvancılık sektörlerinde pandemi süreci ve normalleşme döneminde yapılan çalışmalar ele alındı.

### İSLAM BİLİM VE TEKNOLOJİ TARİHİ MÜZESİ'NDE KÖPRÜÜSTÜ SİMÜLATÖRÜ'NÜN AÇILIŞI YAPILDI

İslam Bilim ve Teknoloji Tarihi Müzesi'ne, genç kuşaklara denizciliği sevdirmek amacıyla Piri Reis Üniversitesi'nce yerli ve milli imkanlarla yaptırılıp hediye edilen Köprüüstü Simülatörü'nün açılışı 10 Haziran Çarşamba günü, Gülhane Parkı'ndaki Müze'de gerçekleştirildi. Açılıшта, Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Mütevelli Heyeti Üyesi Bilal Erdoğan, İMEAK DTO Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran'a hediye takdim etti.

### GEZİ/TENEZZÜH TEKNELERİNDE ALINACAK TEDBİRLER KONUŞULDU

İstanbul'da 2020 Yaz Sezonunda vatandaşlara daha iyi hizmet verilebilmesi amacıyla düzenlenen, "Gezi/Tenezzüh Teknelerinde alınacak Tedbirler" konulu toplantı, İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde 10 Haziran Çarşamba günü yapıldı. DTO

Meclis Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıya, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı, İstanbul Liman Başkanlığı, Kültür ve Turizm, Çevre ve Şehircilik Bakanlıkları İl Müdürlükleri ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden temsilcilerin yanı sıra İstanbul'da yolcu taşımacılığı ve turistik amaçlı gemi işletmeciliği yapan kooperatif ve işletmelerden temsilciler, Deniz Ticaret Odası'nın ilgili Meslek Komitelerinden üyeler katıldı. Açılıшта Başkan Tamer Kıran bir konuşma yaptı.

### 33 NO'LU LİMAN İŞLETMECİLİĞİ MESLEK KOMİTESİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 33 No'lu Liman İşletmeciliği Meslek Komitesi'nin video konferans sistemiyle düzenlenen toplantısına katıldı.

### YALOVA TERSANELER BÖLGESİ'NDE İKİ TÖREN DÜZENLENDİ

Yalova Tersaneler Bölgesi'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla iki tören düzenlendi. İlk tören TERSAN Tersanesi'nde gerçekleştirildi. Rusya firması için inşa edilen Trol Balıkçı Gemisi denize indirildi. Ardından SANMAR Tersanesi'nde Kıyı Emniyeti için inşa edilen 2 adet Eskort Römkörörü'nün omurga kaynak töreni yapıldı. Her iki törene İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, yönetim kurulu üyeleri ve sekreteryaya katıldı.



# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

**Bu Üniversitede İş Var!**

**Mühendislik  
Fakültesi**

**Hukuk  
Fakültesi**

**İktisadi ve  
İdari Bilimler  
Fakültesi**

**Denizcilik  
Fakültesi**

**Denizcilik  
MYO**

**Sosyal Bilimler  
Enstitüsü**

**Fen Bilimleri  
Enstitüsü**



**İSTANBUL / TUZLA**

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



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi



pirreis.edu.tr



# Working together to deliver decarbonised shipping.

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

Engage with us at [lr.org](https://lr.org)



# İSLAM BİLİM VE TEKNOLOJİ TARİHİ MÜZESİ'NDE KÖPRÜÜSTÜ SİMÜLATÖRÜ'NÜN AÇILIŞI YAPILDI

İslam Bilim ve Teknoloji Tarihi Müzesi'ne, genç kuşaklara denizciliği sevdirmek amacıyla Piri Reis Üniversitesi'nce yerli ve milli imkanlarla yaptırılıp hediye edilen Köprüüstü Simülatörü'nün açılışı yapıldı. törene Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Mütevelli Heyeti Üyesi Bilal Erdoğan, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı.



Gülhane Parkı'ndaki Müze'de gerçekleştirilen törene Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Mütevelli Heyeti Üyesi Bilal Erdoğan, İMEAK DTO Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran ve Piri Reis

Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı. Prof. Dr. Fuat Sezgin İslam Bilim Tarihi Araştırmaları Vakfı Mütevelli Heyeti Üyesi Bilal Erdoğan tarafından katkılarında dolayı İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran'a bir tablo hediye edildi.

# İMEAK DTO'DAN STAJLAR KONUSUNDA ÖNEMLİ AÇIKLAMA

İMEAK Deniz Ticaret Odası “Staj Maksatlı Deniz Hizmet Süreleri” ile ilgili önemli bir açıklama yaptı.



Küresel salgın haline dönüşen COVID-19 salgını denizcilik sektörünü olumsuz yönde etkilemiş olup gemiadamı değişimlerine izin verilmemesi nedeniyle stajyerlerin deniz eğitimlerini gerçekleştirmek üzere gemiye katılmaları neredeyse imkânsız hale geldiği belirtilen açıklamada şu noktalara dikkat çekildi:

“IMO, salgın süresince yayınlanmış olduğu sirkülerlerle idareleri gemiadamları ile ilgili işlemlerde kolaylık sağlanması, salgından kesintiye

uğrayarak zorlaşan deniz eğitimlerinin sürdürülmesi yönünde dünya genelinde eşdeğer uygulamalar yürütülmesini tavsiye ediyor.

Deniz eğitimlerinin sürdürülmesi çerçevesinde, STCW Sözleşmesinin ‘Eşdeğer Uygulamalar’ başlıklı IX. Maddesi'ne atıf yapılarak, denizcilik eğitimi veren okullarda öğrenim gören öğrencilerin denizcilik işletmelerinde staj maksadıyla bulduklarında; denizcilik mesleğini tüm yönleriyle öğrenmeleri ve denizi sevmelerinin yanı sıra denizcilik endüstrisindeki paydaşları tanımaları, meslek yaşamları süresince sürekli etkileşimde bulunacakları bu paydaşların çalışma yöntemlerine ve prosedürlerine aşina olmalarının deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik bir faaliyet olduğunu değerlendirmiş ve güverte sınıfı stajyerlerin staj maksatlı

deniz hizmet süreleri hakkında yeni bir uygulama başlatıldığı belirtildi. Bahse konu olan uygulama ile YÖK ve MEB bağlı eğitim kurumlarında sınırlı vardiya zabiti, vardiya zabiti ve uzakyol vardiya zabiti eğitimi gören öğrencilerin, 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu kapsamında beceri eğitimi, staj ve tamamlayıcı eğitim olarak denizcilik işletmelerinde yaptıkları meslek eğitimleri ve üniversitelerin ilgili mevzuatlarına göre denizcilik işletmelerinde yaptıkları/ kendi istekleriyle yapacakları stajların 2 aylık bölümü deniz eğitim süresinden sayılacağı açıklandı.

Açıklamada; stajlar ile ilgili diğer hususların Gemiadamları ve Klavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi ile 2018-1 Sayılı Uygulama Talimatı'nda belirtildiği şekliyle uygulanmaya devam edileceği hususları belirtildi.



# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**  
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

# TAMER KIRAN'DAN DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜ MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Dünya Denizciler Günü'yle ilgili bir mesaj yayımladı.

25 Haziran Dünya Denizciler Günü tüm dünyada kutlanırken, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Dünya Denizciler Günü'yle ilgili bir mesaj yayımladı.

Tamer Kıran'ın yayımladığı Dünya Denizciler Günü mesajı şöyle: “Dünyada dış ticaretin yüzde doksani deniz yolu ile yapılmaktadır. 70 bini aşkın ticaret gemisinde çalışan 1.2 milyondan fazla denizci, bu ticaretin yapılabilmesi için gemilerde ihtiyaç duyulan iş gücünü sağlamak ve bu sayede dünya ekonomisine ve toplumların refahına eşsiz bir katkı sağlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO); deniz insanlarının ekonomiye katkısını dünya kamuoyuna sürekli anımsatmak için, 25 Haziran'ı

“Dünya Denizciler Günü” olarak ilan etmiş ve bugün 2010 yılından bu yana her yıl farklı bir tema ile kutlanmaktadır. Bu yıl hayatımıza kâbus gibi giren COVID-19 salgını ve ardından ülkelerin uygulamaya soktuğu kısıtlamalar, ülkeler arası hava ulaşımının durdurulması nedeniyle birçok gemi çalışanı normal hizmet sürelerinin dışına çıkarak uzun süre görev yapmak zorunda kalmıştır. Bu sebeple IMO, Dünya Denizcilik Günü için bu senenin temasını "Denizciler Kilit Çalışanlardır" olarak belirledi. Bu tema ile gemi çalışanlarının değişimi konularında yaşanan sorunların ortadan kaldırılması ve kolaylaştırılmasına yönelik olarak hükümetlerin girişimlerde bulunmasının teşvik edilmesi amaçlanıyor. Bugün balıkçı gemilerinde çalışan mürettebat da dahil olmak üzere

her ay yaklaşık 120 bin gemi çalışanının değiştirilmesi ve yerlerine yeni çalışanların getirilmesi gerekmektedir. Normalleşme sürecinde ülkeler arasındaki uçuşlar açılmaya başlasa da sorun hala devam etmektedir. Bu sorunu artık çözmeli ve bu insanları evlerine, ailelerine kavuşturmalıyız.

Bugün vesilesiyle COVID-19 salgını sürecinde ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda çok önemli görevler ifa eden deniz çalışanlarımıza, geçirdiğimiz kritik günlerin görünmez kahramanlarına takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunmak istiyorum. 25 Haziran Dünya Denizciler Günü Kutlu Olsun.”

## GEZİ TEKNELERİNDE ALINACAK ÖNLEMLER KONUŞULDU

İstanbul'da 2020 yaz sezonunda vatandaşlara daha iyi hizmet verilebilmesi amacıyla düzenlenen, “Gezi/Tenezzüh Teknelerinde Alınacak Tedbirler” konulu toplantı yapıldı.

DTO Meclis Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıya, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı, İstanbul Liman Başkanlığı, Kültür ve Turizm, Çevre ve Şehircilik Bakanlıkları İl Müdürlükleri ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden temsilcilerin yanı sıra İstanbul'da yolcu taşımacılığı ve turistik amaçlı gemi işletmeciliği yapan kooperatif ve işletmelerden temsilciler, Deniz Ticaret Odası'nın ilgili Meslek Komitelerinden üyeler katıldı. Toplantının başkanlığını yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada, Haziran ayı ile birlikte

turizm sezonuna girildiğini hatırlattı. COVID-19 salgını sürecinden en çok etkilenen sektörlerin başında turizmin geldiğine dikkat çeken Tamer Kıran, sektörün pandemi dolayısıyla getirilen bir dizi kısıtlama ile sezona giriş yapmak zorunda kaldığını hatırlattı.

Toplantının, sektör ve kamu tarafının bir araya gelip birbirini tanınması ve anlaması açısından önemine dikkat çeken Tamer Kıran, deniz turizmi ile iştilen insanların bu zor dönemde kamu yöneticilerinden destek beklediğini belirterek, karşılıklı anlayış içinde kuralların uygulanmasının



önemini vurguladı. Toplantıda daha sonra, pandemi kapsamında alınacak tedbirler, gürültü kirliliği uygulamaları, gezi tekneleri ışıklandırma standartları vb. konular ele alındı, beklentiler ve talepler dile getirildi.





RINA. Excellence  
Behind Excellence.

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

[rina.org](http://rina.org)

# TAMER KIRAN, EKOTÜRK TV'YE KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ekonomi kanalı EKOTÜRK TV'de hafta içi her gün yayınlanan Gün Ortası programına video konferans aracılığıyla katıldı.



Program sunucusu Ahu Orakçioğlu'nun, denizcilik sektörü ve deniz turizmine ilişkin sorularını yanıtlayan Tamer Kıran, Türk denizciliğinin Cumhuriyetin kuruluşundan sonra ivme kazandığını, bugün dünyada deniz taşımacılığında filo büyüklüğü olarak 15. sırada yer aldığını söyledi.

Türkiye'nin, gemi inşa ve tamirde, dünyada 4. sırada yer aldığını, limanlarında yılda 460-470 milyon ton yükün elleçlendiğini kaydeden Tamer Kıran, büyüklük olarak ülke ekonomisine yaklaşık yüzde 3 civarında katkı sağlayan bir sektör olduğunu ifade ederek,

“Bu bağlamda denizcilik sektörü önü ve geleceği açık, yakından desteklenmesi ve takip edilmesi gereken bir sektördür” dedi.

## İÇ TURİZM DAHA HAREKETLİ

COVID-19 salgınından özellikle turizm sektörünün ciddi bir darbe yediğini anlatan Tamer Kıran, aslında yıla iyi başladığını, daha şubat ayı itibarıyla deniz turizminde 2019 yılında alınan rezervasyon toplamına ulaşıldığını kaydetti.

Ama salgınla birlikte iptallerin peş peşe gelmeye başladığını belirten Tamer Kıran, üyelerle alınması gereken tedbirlere ilişkin çalışmalar yapıklarını, hükümetimiz ile yakın istişare halinde birçok tedbiri hayata geçirdiklerini anlattı.

Normalleşme süreci ile birlikte görünümün pozitif yönde değişmeye başladığını belirterek, dış turizmin hala çok hareketli olmadığına değinen Kıran, bizim seyahat kısıtlamalarını kaldırdığımızı ancak birçok ülkenin

buna devam ettiğine işaret ederek şöyle konuştu:

“Dış turizm hala çok hareketli değil. Biz, seyahat kısıtlamalarını kaldırdık ama birçok ülke buna devam ediyor. Ancak özellikle iç turizmde teknelere yönelik ilgi arttı.

Tekne turizmi daha izole bir tatil imkanı sağlıyor. İnsanlar, aileleri ve yakın arkadaşları ile birlikte bu şekilde daha güvenli tatil yapmayı tercih ediyor. Kara tesislerinde alınan tüm hijyen kuralları, teknelerde de uygulanıyor”.

Deniz turizminde sadece ülkemizin güzelliklerinin ortaya konulmadığını, Ege ve Akdeniz çanağının sunulduğunu anlatan Tamer Kıran, “Dolayısıyla bir tekne sadece ülkemiz karasuları ile sınırlı kalmıyor. Bu bir konsept... İnşallah en kısa sürede komşularımız da seyahat yasaklarını kaldırırlar, daha keyifli ve bereketli bir yaz sezonu yaşarız” diye konuştu.

Tamer Kıran, kruvaziyer turizme ilişkin olarak 2013 yılında ülkemize 1570 kruvaziyer gemisinin 2 milyon 300 bin turist getirdiğini, 2019 yılında 344 gemi ile 300 bin turistin geldiğini kaydetti. Tam toparlanmaya başlanıldığı, 2020 yılı için fevkalade rezervasyonların alındığı ve İstanbul'daki kruvaziyer limanının devreye gireceği bir dönemde pandemi yüzünden bütün seferlerin iptal olduğunu belirten Tamer Kıran, “Bu, dünyada yaşanan genel bir sorun. Ülkemiz bu anlamda önemli bir hamle yapacaktı ama görünen o ki bu hamlemizi biraz ertelemek durumunda kaldık” dedi.





# SALİH ZEKİ ÇAKIR DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ HABERTÜRK'TE ANLATTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, Habertürk TV'de yayınlanan ve Noyan Doğan'ın sunduğu 'Bakış' programında denizcilik sektörünün son durumu hakkında açıklamalar yaptılar.



DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, denizciliğin ekonomi ve istihdama katkıları ile deniz turizmi konularının ele alındığı programda denizcilik sektörünün envanterinin çıkartılmasıyla ilgili başlattıkları çalışma ile ilgili bilgi verdi. Çakır şunları söyledi: "Deniz Ticaret Odası'nda önceki yıllarda, dönemlerde ihmal edilmiş bir çalışma başlattık. Eksik olan bir konuydu. Denizcilik sektörünün bir bütüncül yaklaşımla envanterinin çıkarılması. Profesyonel bir araştırma ekibiyle çalışma yapıldı. Ön çalışmalar tamamlandı. Önümüzdeki ay muhtemelen sonuçlar kamuoyu ile paylaşılacak. Biz uzun yıllardır kaç paralık sektör olduğumuzu bilmezdik. Akademisyenler, araştırmacılar, sektör mensupları farklı farklı rakamlar kullanır, bu da bir algı oluşturmakta denizciliğin anlaşılmasında kafa karışıklığına sebebiyet verirdi. Sektörde tam istihdam sayımız tam bilinmezdi. Şimdi bu çalışmalar nihayetine ermek üzere. Önümüzdeki haftalarda kamuoyu ile paylaşacağız ve tek bir merkezli, Deniz Ticaret Odası merkezli veriler olacak."

## DOĞRUDAN İSTİHDAM 300 BİN CİVARINDA

Denizciliğin doğrudan üç ana lokomotif faaliyet alanı olduğuna dikkat çeken Çakır, "Birincisi deniz taşımacılığıdır. Armatörlük faaliyetleri; her tonaj

geminin ortaya koyduğu ürettiği navlun gelirlerinin oluşturduğu bir ekonomi. Ana sürükleyici budur. İkincisi gemi inşa ve ona bağlı yan sanayi, tamir bakım faaliyetleridir. Üçüncüsü de deniz turizmidir. Diğer hizmet kolları ağırlıklı olarak bu 3 ana yapıya hizmet eder. Onun dışında pek çok alt hizmet kolu vardır ve Deniz Ticaret Odası'nda bunlar 48 Meslek Komitesi olarak yapılandırılmıştır" diye konuştu. Doğrudan istihdamın yaptıkları son çalışmaya göre 300 bin civarında olduğunun bilgisini veren Salih Zeki Çakır, "Bir gerçeğimiz var. Türk sahipli yabancı bayraklı filomuz var. Bazı rakamlarla bu envantere dahil değil ama biz onun da çalışmasını yapıyoruz" dedi. Çakır şöyle devam etti: "Deniz taşımacılığında doğrudan birebir diyelim çalışanlar olarak alırsak ama bütün bu 48 meslek komitesine bağlı SGK'ya kayıtlı üyelerin aidat ödediği prim, ödediği şahıslar olarak 300 bin civarında istihdam ve bunun diğer iş kollarına göre farkı bu istihdam diğer iş kollarına göre oldukça nitelikli bir istihdamdır".

İstihdam sayısı olarak ağırlıklı olanın gemi inşa olduğunu söyleyen Çakır, gemi inşanın istihdam yoğun bir sektör olduğunu belirtti. "Gemiler nitelikli olarak getiri daha yüksek bir kesim ancak çalışan sayısı mukayese ettiğimizde daha azdır. Getiri olarak, navlun olarak baktığımızda gemilerdeki navlun getirisi diğer sektörlerle göre daha fazla" diyen Çakır, gemi inşa ve yan sanayisinin istihdam yoğun bir sektör olduğuna dikkat çekti ve dönem dönem istihdamın önemli bir kısmının gemi inşa sanayinde olduğunu sözlerine ekledi. Çakır, gemi inşa

sanayi olarak bakıldığında yıllık 2019 rakamlarıyla 1 milyar dolar civarında gemi inşa ihracatından bir gelir olduğunu sözlerine ekledi. 500-600 milyon dolar da tamir bakım onarımdan gelir olduğunun bilgisini veren Çakır, ayrıca yan sanayi üretiminden ihraç edilen belli bir oran olduğunu onun da 100-150 milyon dolar civarında olduğunun tahmin edildiğini söyledi.

## "ÜRETİMDE DÜNYADA 9. SIRADAYIZ"

Resmi rakamlara göre gemi inşa sanayisinde adet olarak üretimde dünyada 9. sırada olduğumuzu vurgulayan Çakır değer olarak ise daha alt sıralamalarda olduğumuzu söyledi. Deniz turizminin son yıllarda çok geliştiğine dikkat çeken Çakır, somut verilere ulaşmak için bu konuda çalışma yapıldığının bilgisini verdi. Burada hala gidilecek büyük bir alan ve değerlendirilecek potansiyel olduğunu söyleyen Çakır, "Ülkemiz bu potansiyeli layıkıyla değerlendirecektir. Bakanlıklarımızla gerekli çalışmalar yapılmaktadır. Bunun önemi ortaya çıkmıştır."

Türk denizciliğinin Türkiye'nin cari açığını kapatacak potansiyele sahip olduğuna inanıyoruz. Yeter ki gereği yapılsın" diye konuştu. Denizcilik sektörünün küresel rekabete açık bir sektör olduğuna işaret eden Çakır şöyle konuştu: "Karşımızda devletimsi yapılar, karteller var. Türk denizciliği alt segmentlerde çok fazla küçük firmalardan oluşmuş bir sektöürüz. Bu deniz taşımacılığında da böyle, gemi inşa sanayinde böyle ve turizmde de böyle. Pastadan daha fazla pay alabilmemiz için bu yapılardan kurtulmamız gerekir."



# TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

## GİSBİR

sanayici kimliğine sahip tersaneci müteşebbisler tarafından 07.07.1971 tarihinde İstanbul'da kurulmuştur.

Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biri ve Türk Gemi İnşa Sanayinin resmi temsilcisi konumunda olan GİSBİR'in 98 üyesi bulunmaktadır.

GİSBİR, üstlenmiş olduğu misyonla, Türk Gemi İnşa Sanayini geliştirmek, Türk tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarına yardımcı olmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile koordineli hareket ederek çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk gemi inşa sanayini temsil etmek ve sözcüsü olmak gibi görevleri yerine getirmektedir.

GİSBİR, Sea Europe ve ASEF üyesidir.



# KAÇAK CHARTER İLE MÜCADELEYE TÛM HIZIYLA DEVAM!

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, kaçak yat charter faaliyetleri ve bununla mücadele edilmesi adına yaptığı açıklamada, Oda'nın bu konuda geçmişte olduğu gibi açılmakta olan sezonda da mücadelesinin devam edeceğini belirtti.



Başkan Dinç, konu ile ilgili şu açıklamalarda bulundu: "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak geçtiğimiz yıldan beri Muğla Valiliği, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Bodrum Liman Başkanlığı ve TÜRSAB (Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği) ile koordineli ve planlı olarak yürüttüğümüz çalışmalarla, resmîyette özel tekne olarak kayıtlı bulunmasına rağmen kaçak charter yapan teknelerin tespiti ve gerekli işlemlerin yapılması konusunda büyük aşamalar kaydettik. Kurduğumuz yeni ihbar hattımızı da devreye sokup gelen ihbarlar doğrultusunda Bodrum Vergi Dairemizce gerekli cezai işlemleri uygulatıp, bu yasa dışı işlemlerin neredeyse %50'sinin önüne geçtik."

Özellikle Covid-19 döneminde normalleşmeye başladığımız süreçte kaçak charter ile olan mücadelenin hız kazandığını söyleyen Dinç, "Bakanlık Belgeli ve sigortalı tekneler; ticari olduğu için tüm uyarıları dikkate almış, kamu kurumları tarafından belirlenmiş tüm gerekli prosedürleri yerine getirmiş ve böylelikle pandemi sürecinde ihtiyaç duyduğumuz hijyen kurallarını da sağladığını belgelemiş olduklarından, misafirlerimiz pandemi sürecinde bakanlık belgeli ve sigortalı tekneleri tercih etmelidir.

Bu belgeleri bulundurmeyen kaçak charter tekneleri, büyük risk teşkil ediyor. Bu nedenle kaçak charter

teknelerinin tespiti ve önüne geçilmesi bu dönemde daha da büyük önem kazanıyor" diyerek kaçak charterla ilgili unsurların farklı boyutlarına da değindi.

Dinç, bu mücadelede bütün dünyada "Gulet" ismi ile tanınmış ahşap geleneksel teknelerimizi pazarlayan yerli ve yabancı seyahat acentelerinin de sorumluluğunun üstünde durdu.

Bu firmaların T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı işletme belgesi ve ticari kimliği olmayan yatları hiçbir şekilde portföylerine almamaları gerektiğini belirtti.

Bunun dışında kaçak yat charter faaliyetlerinde kaçak pazarlama da büyük rol alıyor. Seyahat acentesi veya yat işletmesi belgesi olmadan internet ortamında "Gulet" pazarlaması yapan kaçak yerli ve yabancı kişiler yat işletme belgesi olmayan tekneleri rahatça listelerine dahil edebiliyorlar.

Kontrolsüz hizmet ve haksız kazanç yaratan, sonuç olarak da sektörümüzün kanayan yaralarından biri olan kaçak charter ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi'nin mücadelesi devam edecek.

Sadece Bodrum Yarımadası'nın değil tüm dünya denizcilik sektörünün sorunu olan kaçak chartera İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi "dur" diyor ve bu mücadelede misafirlerinin de desteğini bekliyor.

**(DTO Bodrum Şubesi)**





# 1 TEMMUZ

**DENİZCİLİK VE KABOTAJ**

**BAYRAMI KUTLU OLSUN**



**CELEBİ**  
PORT OF BANDIRMA  
[www.portofbandirma.com.tr](http://www.portofbandirma.com.tr)



# DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE NORMALLEŞME SÜRECİ KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan ve Ece Marina Genel Müdürü Burak Ardahan, FRT Televizyonu'nda yayınlanan, Erdoğan Cankuş'un hazırlayıp sunduğu Pozitif Düşünce programına katıldılar.



Korona virüsü salgını normalleşme sürecinde denizcilik sektöründe alınan tedbirlerin konuşulduğu programda, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan ve Ece Marina Genel Müdürü Burak Ardahan; bölgenin deniz turizmi açısından sezona dair değerlendirmelerde bulundular.

## “SALGIN SÜRECİ FETHİYE'DE ÇOK İYİ YÖNETİLDİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan, denizcilik sektörü ve deniz taşımacılığının önemine vurgu yaparak, hayatın devamını sağlayan sektörün denizcilik olduğunu söyledi.

Dünya üzerinde taşımacılığın büyük çoğunluğunun deniz üzerinden gerçekleşmekte olduğuna dikkat çeken Arıkan, “Kovid-19 sürecinde en aktif biz denizciler çalıştık. Bu yönde bakanlığımız çok iyi çalıştı. Birçok önlem alındı. Salgın süreci Fethiye'de çok iyi yönetildi. Genelgede belirtilen ne varsa hepsini yerine getiriyoruz” diye konuştu. Bunu önce kendi sonra misafirlerin sağlığı açısından yapacaklarını söyleyen Arıkan, “En

önemli kural hijyen... Teknelerimizin hepsi hijyen açısından sağlıklı, bir sorun yaşayacağımız ortam değil” dedi.

## “SEKTÖR OLARAK KONUYA HASSAS YAKLAŞIYORUZ”

Günübirlik teknelerde yüzde 50 kapasite ile yolcu aldıklarını söyleyen Arıkan, “Arkadaşlarımız çok büyük bir özveri gösterdi. Yatlar kapalı tur, en fazla 12 kişi katılabiliyor ve aileler geliyor. Günübirlik teknelerde korona virüsü salgını döneminde 150 yolcudan fazlası kabul edilmeyecek. Mesela tekne 400 kişilik, yüzde 50 kapasite ama 150 kişiden fazla müşteri alınmayacak. Sektör olarak konuya hassas yaklaşıyoruz” diye konuştu.

Gelen misafirlerin ateşlerinin ölçüleceğini, maske, sosyal mesafe ve hijyene dikkat edileceğini vurgulayan Şaban Arıkan, “Birçok arkadaşımıza bulaşık makinesi aldık. Denizde tek kullanımlık malzeme kullanmamız mümkün değil” dedi. Desteklemeler hususunda ilgili bakanlıklara yazılarını gönderdiklerini ifade eden Arıkan, ilgili belgelerin ücretinin ödemelerinin ötelenmesi konusunda başvurularının olduğunu sözlerine ekledi. Arıkan, “Odalar da elini taşın altına koydu. İhtiyaç sahibi ilgililere kredi desteği sunuldu. Fethiye'de umduğumuz kadar müracaat olmadı” ifadelerini kullandı.

## “SEZONA UMUTLU BAŞLADIK”

Ece Marina Genel Müdürü Burak Ardahan da Ece Marina olarak deniz üzerinde ve marinada izoleyi sağladıklarını belirtti. Ardahan, “Ece Marina olarak hudut kapısıyız. Salgın döneminde yurt dışından

girişlerimiz olmadı. Marinada bir vaka ile karşılaşmadık. Uluslararası görüşmelerimiz neticesinde hazırlıklı davrandık ve önlemler açıklandıkça misafirlerimizin sağlığını düşünerek önlemlerimizi aldık; almaya da devam ediyoruz.

Sürekli güncelleniyor” dedi. Salgın döneminde teknelerinde kalan yabancı misafirleri olduğunu söyleyen Ardahan, “Aldığımız tedbirleri kendi ülkeleri ile karşılaştırdıklarında, Türkiye'deki önlemlerin daha iyi olduğunu dile getirdiler. Ülkemizde kendilerini emniyette hissettiklerini söylediler. Deniz üzerinde ve marinada izoleyi sağladık. Sokağa çıkma kısıtlama dönemlerinde yabancı misafirlerimizi bilgilendirdik. Ekmek ve su gibi ihtiyaçları tarafımızdan karşılandı” diye konuştu.

Marinaya gelen misafirlerinin ve personellerinin ateşinin ölçüldüğünün, personellerin ateşlerinin ölçülüp kayıt altına alındığının bilgisini veren Ardahan, marinada kalan ve yeni gelen müşterilerinden sağlık beyan formu aldıklarını belirtti.

Maske ve sosyal mesafeye dikkat ettiklerini söyleyen Ardahan, bütün yürüyüş noktalarında ve girişlerde el dezenfektanları bulunduğuna ve uyarı levhaları koyduklarına dikkat çekti. Ardahan, “Turistlerin gelişi Avrupa Birliği ülkeleri için 31 Ağustos, İngiltere için ise 15 Temmuz tarihi ön görülüyor. Sezona umutlu başladık” açıklamalarında bulundu.

(*DTO Fethiye Şubesi*)





Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

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



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

# DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI: DENİZLERİMİZDE TAM BAĞIMSIZLIK...

Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar çerçevesinde yabancı ülkelere tanıdığı kabotaj ayrıcalığı 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'yla kaldırıldı. Kanunun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1926, denizlerimize özgürce açılabilmemizin miladıydı ve "1 Temmuz" 1935 yılından itibaren de denizcilik bayramı olarak kutlanmaya başlandı.



Kanunun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1926, denizlerimize özgürce açılabilmemizin miladıydı ve "1 Temmuz" 1935 yılından itibaren Kabotaj Bayramı olarak kutlanmaya başladı. Yabancı deniz taşıtlarının Türk limanları arasında işletmecilik yapması yasaklandı. Kanuna göre; kara sularımızda balık, istiridye, midye vb. deniz ürünleri ya da kum, çakıl vb. çıkarılması hakkı, Marmara Denizi ile Boğazlarımızda, körfez, liman ve koylarımızda, makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma,

mal ve yolcu taşıma hakkı ilk kez Türk vatandaşlarına geçti. Ayrıca; dalgıçlık, kılavuzluk, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık ve benzeri meslekler de artık yalnızca Türk vatandaşlarınca yerine getirilebilecekti.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında büyük bir coşkuyla kutlanan bu özel gün, denizlerimizin değerini ve denizlerimizdeki bağımsızlığımızın önemini gelecek kuşaklara anlatmak için kullanılacak büyük bir fırsat aslında. Bu sayımızda ağırlıklı olarak

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımıza yer verdik. Yazarımız ve Yayın Kurulu Üyemiz Harun Şişmanyazıcı makalesinde bu konuya yer verdi. Yine Akademik Bakış bölümümüzde de Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden Nagehan Gürbüz Ersoy "94. Yılında Kabotaj Kanunu" başlıklı makalesinde bu konuyu irdeledi. Kabotaj Kanunu'nun 94. Yılında Türk Armatörler Birliği ve KOSDER yetkililerinden bir değerlendirme istedik. İşte onların gözünden 94. Yılında Kabotaj Kanunu...





**HÜSEYİN ÇINAR**  
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL  
SEKRETERİ

### **KABOTAJI BU ÜLKENİN VE ÜLKE EKONOMİSİNİN SİGORTASI OLARAK GÖRMEK YANLIŞ OLMASI GEREK**

1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile başlayan ve devam eden üç yıl içerisinde de birçok Avrupa ülkesiyle yapılan bu tip antlaşmalarla ta ki, Lozan Antlaşması'na kadar bu süreç yıkımlarıyla beraber devam etmiş ve bu antlaşma ile Bahri Kabotaj hakkı uygulanması, 1 Temmuz 1926'dan itibaren Türk devletine geçmiştir. Böylece denizde Türk limanları arasındaki taşımacılık tamamen Türk bayraklı gemi ve vapurlarla yapılmaya başlanmıştır. Bu muazzam başarının neticesinde ise 26 Temmuz 1935 tarihinden itibaren her yıl 1 Temmuz tarihi esas olmak üzere Kabotaj Bayramı olarak kutlanmaya başlanmıştır.

Evet, kabotaj taşımacılığının öneminden bahsederken 10 yıllık bir zaman periyodu içerisinde baktığımızda kabotajda taşınan yük 38 milyon tondan 56 milyon tona çıkmıştır. Bu artış %68 civarında bir rakamdır. 2010 yılında kabotajda taşınan yükün ülkemiz limanlarından/limanlarına taşınan yüke göre yüzdesi %10,9, 2020 yılı başında ise bu oran %11,58'dir. Görüldüğü üzere bu oran oldukça

düşüktür ve çok büyük bir artış göstermemiştir. Kabotajda taşınan bu yükün büyük bir bölümünü de petrol ve türevlerinin taşınması oluşturmaktadır. Yani buradan şu sonuca varabiliriz. Genel kargo yüklerinin kabotaj hattında taşınmasından ziyade Türkiye'de karayoluyla taşımacılığı yapılmaktadır. Avrupa'nın en büyük kara taşımacılığı filosuna sahip olan ülkemizde maalesef deniz yolu taşımacılığı karayoluyla rekabet edememektedir.

Konteyner olarak baktığımızda ise, kabotaj hattında adet olarak 2010 yılında 152.096 adet konteyner taşınmışken, bu adet limanlarımızda o yıl elleçlenen konteyner miktarının %3,91'ini oluşturmuştur. 2020 yılının başına geldiğimizde ise kabotajda taşınan konteyner adedi 558.623 adet olmuş ve toplam içerisindeki oranı %8,87'ye yükselmiştir. Baktığımızda 10 yıl içinde 3,5 kat bir artış göstermiştir ve hatta 2017 yılında bu rakam 700.000 adede kadar yükselmiştir. Bu yükselişin en önemli nedenini Kabotaj Kanunu'nun korunması ortaya çıkarmıştır. Türkiye transit yüklerde merkezi bir ülke konumunda düşünülebilir. Çok büyük birkaç şirket konteyner taşımacılığında merkezlerini ülkemize kaydırmayı planlamaktadır. İşte bu aşamada feeder yüklerin limanlarımız arasında taşınması Türk Bayraklı gemilerle yapılacak ve kabotajda taşınan konteyner yükleri de böylece artış sağlayacaktır. Bunun birçok olumlu sonucu olacaktır.

### **AKDENİZ ÇANAĞI'NDA TÜRK BAYRAKLI KOSTERLER TAŞIMA YAPMALI**

Tabii burada dikkat çeken diğer önemli bir konu da üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizden yolcu taşımacılığının çok düşük olmasıdır. Bu taşımacılık da özellikle araçlarıyla birlikte yolcuların sahil şehirleri arasında taşınması konusunda devletimiz tarafından bir teşvik verilebilir. Kabotajın dışında dünyanın 15. büyük filosuna sahip bir ülkenin kruvaziyer gemisinin olmamasıdır. Ben şahsen bu konuyu bir ülkenin deniz kuvvetlerinde uçak gemisi olmaması



gibi görüyorum. Turizmimizi bu tip bir gemi ile taçlandırmalıyız. Kabotajla birlikte Akdeniz Çanağı'nda ülke olarak yapmakta olduğumuz deniz ticaretini de bir kabotaj konusu gibi görüp, verilen ehemmiyete bu yönden bakmalıyız. Ülkemizin limanlarımızdan yapılan ithalat ve ihracatının neredeyse yarısı ve bazen daha fazlası bu çanak içinde yapılmaktadır. Dolayısıyla bu çanak içinde yapacağımız deniz taşımacılığını da bu yönde teşvik etmeli ve mümkün olduğunca Türk Bayraklı kosterlerin taşınmasına yönelik bir çalışma yapılmalı ve strateji geliştirilmelidir.

İşte tam bu noktada da yaş ortalaması neredeyse 23'e yaklaşmış olan koster filomuzun yenilenmesi konusu bu stratejinin merkezine oturtulmalıdır. Neden yenilenmelidir? Birincisi yeni teknoloji gemilerde yakıt tasarrufu eski teknoloji ile karşılaştırıldığında çok fark etmekte, bu da rekabetin en önemli unsuru olan maliyetlere yansımaktadır. İkinci bir konu ise yükün yeni gemideki emniyeti ve düşük riskle zamanında ulaştırılması gereken yere götürülmesidir. Bu gibi daha birçok neden üretilebilir, ancak bu iki ana neden bile bu projenin hızlandırılmasının yegane ana gerekçeleri olabilir. Son olarak ise kabotaj kanunu stratejik bir kanundur, Lozan'ın bize bir mirasıdır ve geçmişten çıkarılmış derslerin bir özeti. Tarih tekerrürden ibaret ise kabotaj korumacılığının neden sürdürülmesi gerektiği aşikardır.



**HÜSEYİN KOCABAŞ**  
KOSTER ARMATÖRLERİ VE  
İŞLETMELERİ DERNEĞİ YÖNETİM  
KURULU BAŞKANI

## DENİZİ SEVEN BİR ÜLKE OLMANIN DAHA DA ÖTESİNE GEÇMEMİZ GEREKİYOR

Denizler ve okyanuslar, dünyanın her yerinde medeniyetler inşa edilmesine imkân tanımış, sayısız canlı türüne ev sahipliği yapmış ve ticaretin sürdürülebilirliğinin temel kaynağı olmuştur. Dünya nüfusunun neredeyse yüzde 50'den fazlasının kıyılara yakın bölgelerde yaşadığı düşünüldüğünde, bu 'kıymetli sular'ın korunması, himaye edilmesi ve işlevsel hale getirilmesi büyük önem taşıyor. Ülkemizin bünyesinde barındırdığı jeopolitik potansiyel içerisinde denizler; tarih boyunca diğer devletlerle, gerek ekonomi alanında gerekse toplumsal manada mücadele edebilmemizi mümkün kılıyor. Türkiye'nin kendi sınırlarının da ötesine geçerek daha makro düzeyde etkinliğini artıran bu coğrafi durumun, sadece uluslararası düzeyde değil, ulusal ve bölgesel olarak da hassasiyetle değerlendirilmesi gerekiyor.

1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu kendi karasularımızda Türk denizcilerinin ve Türkiye ekonomisinin rotasını çizebilmesini

sağlamanın yanında, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün tam bağımsızlık ilkesi çerçevesinde ekonomi kanadında attığı en mühim adımlardan birisini oluşturuyor. Kabotaj kısaca 'milli denizciliğimizin iç denizlerimizde hakim kılınması' olarak tanımlansa da aynı zamanda ülkemizin 'Güçlü ekonomi, güçlü devlet' anlayışını kuvvetlendiren önemli değerlerdendir. Kabotajın kazandırdığı haklar ve denizlerimizin gücüyle yaşadığımız dönüşümün, kalkınma ve istikrara yön vererek ekonomimize azami oranda katkı sunduğu aşikar. Bununla birlikte, taşımacılığın tabii aracı olan denizlerimiz, iç potansiyelimizin aynası olmanın yanında güçlü dış politika kavramının da oluşmasına etki eden ana unsurların başında geliyor.

## KABOTAJDAN YETERİ KADAR FAYDALANABİLİYOR MUYUZ?

Kanunla birlikte 'kabotajdan yeteri kadar faydalanabiliyor muyuz?' sorusu da gündemde yer etmeye devam ediyor. Büyüyen milli ekonomiler ve deniz taşımacılığındaki 'küresel, sert rekabet' kabotajdan beklentileri artırıyor. Türkiye'nin sayısız avantajları ve dinamiklerimizin varlığı göz önünde bulundurulduğunda bu beklentilerin yersiz olmadığı görüşü açık bir şekilde anlaşılıyor.

Kendi iç üretim piyasamızdaki artışla beraber oluşacak arz-talep dengesi ve yerli/milli kaynaklarımızın kullanımı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de deniz taşımacılığını lojistik alanında ilk sıraya taşıyacaktır. Nitekim T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın yayımladığı 11. Kalkınma Planı'nda sektörümüzü yakından ilgilendiren maddelerin yer alması, değişen dünya koşullarına denizciliğimizin ayak uydurabilmesi açısından büyük önem taşıyor.

Deniz yolu paylarının artırılması ve Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi'nin kurulmasının planda yer alması, Türk denizciliğinin Araştırma-Geliştirme'yi destekleyen ve bilime entegre olmuş bir yapıya bürünmesine ön ayak olacaktır.



Öte yandan; Kabotaj Kanunu'nu koster armatör ve işletmecileri açısından ele almak konuya farklı bir perspektiften bakmamızı sağlayacaktır. Karadeniz/ Akdeniz çanağı taşımacılığı ve Avrupa Birliği ülkelerine deniz yolu aracılığıyla sağladığı ticaret hacmi düşünüldüğünde kosterlerden mikro düzeyde faydalanabilmenin de ülke ekonomisine ve istihdamına ciddi oranda katkı sunacağı açık bir şekilde görülüyor.

Bu çerçevede 'işe nereden başlanmalı?' sorusuna yanıt bulmak kabotajda koster taşımacılığı konusunda farkındalığı artırma açısından büyük bir adım olacaktır. Kabotaj hattında hizmet veren ve koster tonajını temsil eden 40 ila 45 gemi olduğu dikkate alındığında, önceliğimizin bu sayıyı kontrollü bir şekilde artırmak olması gerektiği anlaşılıyor.

Bulduğumuz dönemde küresel çapta şahit olduğumuz gelişmeler, deniz taşımacılığının daha da önem kazanmasını sağlamakla birlikte dünyanın yaşamsal fonksiyonlarının devamlılığı açısından ne kadar hassas bir konumda olduğunu da açıkça gösteriyor. Bu gelişmelerin merkezinde olan koronavirüs (Covid-19) ise küresel ekonomi temelini ne kadar sağlam olduğu tartışmalarının yaşanmasına ve belirsizliğe neden oluyor. Global çaptaki bu belirsizlik; Türkiye'nin iç denizleri üzerine taşımacılık strateji ve politikalarını geliştirip 'denizi seven bir ülke olmanın daha da ötesine geçmesi' gerektiğini ortaya koyuyor.



# ANADOLU PORT

PENDİK KUMCULAR LİMAN İŞLETMELERİ



## ANADOLUPORT KUMCULAR LİMAN TESİSLERİ;

**Yetkinlik:** İTHALAT, İHRACAT ve DAHİLİ KABOTAJ Liman hizmetleri

**Saha:** 25.000m<sup>2</sup>

**Elleçleme kapasitesi:** Yük çeşitliliğine göre Gün/3.000 ile 20.000\*ton aralığı

**Su derinliği:** Parmak iskele uzunluk 202 metre, derinlik 12,5metre,

Rıhtım uzunluk 202 metre, derinlik 8,5 metre

**Kıyı Tesisi İşletme Belge No:** 2711-G4,

**Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi / IMO No:** 2934240 (TRIST - 0086)

**Geçici Depolama Yeri No:** G34000027

**Çevre İzin No:** 74603

**Bağlı olduğu gümrük:** Pendik Gümrük Müdürlüğü

**7/24 LİMAN HİZMETLERİ**

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

**MERKEZ:** KORDONBOYU MAH. ANKARA CAD. KUMCULAR SİTESİ NO: 172 KARTAL / İSTANBUL

Tel: 0216 306 58 80 - Fax: 0216 374 54 65 • [kumcular@kumcular.com](mailto:kumcular@kumcular.com)

**LİMAN:** MALKOÇOĞLU SOKAK NO: 14 GÜZELYALI PENDİK / İSTANBUL

Tel: 0216 494 32 06 - 0216 494 62 31 • [anadoluport@anadoluport.com.tr](mailto:anadoluport@anadoluport.com.tr)



# POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

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



- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.

- Gözetmen tarafından hazırlanan BDN'ler gemi ve barcın başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.

**PO** Marine

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



# Türkiye'de ilk ve tek

- İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.

- İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.

- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barge'nin ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.

- Alınan şahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.

- Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.



Petrol Ofisi



## 94. yılında Kabotaj Kanunu



\* NAGEHAN GÜRBÜZ ERSÖY

### I. GİRİŞ VE TARİHSEL SÜREÇ

Denizcilikte kabotaj, bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına deniz yolu ile taşınması anlamına gelmektedir. Ülkeler kendi ticaret gemilerini korumak için kabotaj hakkını sadece kendi gemilerine tanıyarak milli gemiler lehine bir kabotaj tekeli oluşturabilir ve yabancı gemileri bu haktan mahrum bırakarak onlar aleyhine kabotaj yasağı tesis edebilirler.<sup>1</sup>

Yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti de milli ekonomisini güçlendirmek, deniz filosunu korumak ve geliştirmek için 1926 tarihli ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun"'u kabul etmiş ve Türk gemileriyle Türk vatandaşlarına kabotaj imtiyazını tanımıştır. Kabotaj tekelinin tesis edilebilmesi için belirli tarihsel dönemlerin dönülmesi gerekmiştir. Bu dönemlerden ilki, Osmanlı döneminde yabancı devletlere tanınmış olan kapitülasyonların 1923 yılında Lozan Barış Antlaşması ile kaldırılmasıdır.

Osmanlı devleti güçlü dönemlerinde tanımış olduğu kapitülasyonları zamanla genişletmek zorunda kalmış ve yabancılara tanınan imtiyazların zararlarını daha fazla görmeye başlamıştır. Önceleri ticari amaçlarla padişahın bir lütfu olarak verilen

imtiyazlar zamanla karşılıklılık içeren ahitnamelere dönüşmüştür. Dahası Osmanlı'nın verdiği taviz ile elde ettiği kazanımlar arasındaki denge şaşmış ve verilen imtiyazlar büyük bir külfete dönüşmüştür.

Bu yüzden Osmanlı devleti 1856 tarihli Paris Barış Kongresi'nden sonra belirginleşen bir istekle kapitülasyonları kaldırmaya çalışmıştır. 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile tek taraflı bir nota yayınlayarak kapitülasyonları 1 Ekim 1914'den itibaren geçerli olacak şekilde kaldırdığını ilan etmiştir. Ancak başta müttefik Almanya olmak üzere yabancı devletler antlaşmalar aracılığıyla konulan kapitülasyonların tek taraflı beyanla ortadan kaldırılamayacağını iddia ederek itirazda bulunmuşlardır. Zaten 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşması ile kapitülasyonların yeniden tanınması hususu Osmanlı devletine dayatılmıştır.<sup>2</sup>

Deniz taşımacılığının yabancıların elinde olduğu o yıllardaki havayı koklamaya çalışmak ve kapitülasyonların kaldırılmasının ve kabotaj tekelinin önemini anlamak için bazı tarihsel tanıklıklara bu noktada değinmek yerinde olabilecektir.

Türkiye'nin en önemli hukukçularından ve aynı zamanda TBMM'nin ilk katiplerinden olan Ordinaryüs Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, 1990'da Kabotaj Bayramı'nın yıldönümünde Cumhuriyet gazetesindeki köşesinde şu anısına yer vermiştir:

*"1921 yılında Samsun'dan Trabzon'a gidecektim. Samsun'da babamın bir dostunun evinde konuk bulunuyordum. Bir Fransız şirketinin her hafta İstanbul-Samsun-Trabzon seferini yaptığını söylediler. Trabzon'a, lisenin son sınıfını okumak için gidiyordum; ulusal konularda bilinçliydim. "Türk gemisi yok mu?" diye sorduğumda "Hayır, işlemez" dediler. Yüreğime büyük bir acı çöktü. Bu acıyı "Frigy" adlı büyük gemiyle Samsun'dan Trabzon'a giderken yol boyunca duydum içimde. Ders yılı sonunda, yine aynı gemiyle İstanbul'a,*

*oradan da yeniden Samsun'a yolculuk yaparken hep aynı acı işledi yüreğime."*<sup>3</sup>

Benzer bir serzeniş II. Meşrutiyet döneminde Marmara'da bir vapur kumpanyası işletmeye çalışan ve fakat başarısız olan Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti) adlı risalesinde de görülmektedir. Mehmet Aziz Bey risalesinde şöyle demektedir:

*"Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor."*<sup>4</sup>

Yabancıların yukarıda örneklerine yer verilen ayrıcalıklı konumunun ortadan kaldırılması Kurtuluş Savaşı ve sonrasındaki diplomatik mücadele ile mümkün olmuştur. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması ile kapitülasyonlar kesin bir biçimde ortadan kaldırılmıştır.

Lozan Barış Konferansı'nda Antlaşma dışında kabul edilen Ticaret Sözleşmesi de konumuz bakımından önemi haizdir. Anılan sözleşmenin dokuzuncu maddesinin birinci fıkrasında taraflara balıkçılık, kabotaj ve liman hizmetlerini yerli gemilere hasretme hakkı tanınmıştır. Bir başka deyişle kapitülasyonların kaldırılmasıyla yabancı gemiler hakkında



doğrudan kabotaj yasağı konmamış, bu yasağın konulabilmesi için bir hak tanınmıştır. Yabancı gemilere kabotaj yasağının getirilmesi ve yerli gemilere kabotaj tekelinin sağlanması 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile mümkün hale gelmiştir.<sup>5</sup>

## II. KABOTAJ KANUNU'NUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kabotaj Kanunu'nun ilk üç maddesi hangi faaliyetlerin, hangi sularda, hangi su araçlarıyla yapıldığında kabotaj tekelini kapsama girdiğini ortaya koymaktadır. Buna göre, nehirler, göller, Marmara denizi, boğazlar, Türk karasuları, körfezler, limanlar, koylar ve sair sularda Türk sahillerinin bir noktasından diğerine eşya ve yolcu alınması ve taşınması; Türk karasuları dahilinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve benzeri ürünlerin elde edilmesi ve tutulması, kum ve çakıl çıkartılması, denizde ya da deniz altında geminin ya da benzeri araçların kurtarılması ya da enkazın kaldırılması, dalgıçlık, arama, kılavuzluk, denizde tedarik hizmetleri, Türk bayraklı gemilerde gemi adamı olarak çalışma, iskele ve rıhtım hamallığı ve her türlü deniz ticareti, limanlarda ve sahillerde römorkaj, kılavuzluk ve diğer tüm liman hizmetlerinin sabit ya da yüzer gemi, römorkör, buharlı ya da motorlu gemi, mavna, yelkenli ticaret gemisi, sandal, kayık ve her türlü büyük ya da küçük makine, yelken gücü ya da kürek ile hareket eden araç ve/veya tarak gemisi, kreyn, vinç, maçuna, algarina, şat, taşıma ve su dubaları, kurtarma gemisi ve benzeri ile şamandıra, sal gibi sabit ve yüzer araçlarla yerine getirilmesi kabotaj tekelini kapsamaktadır.<sup>6</sup>

Kabotaj tekelinden iki koşulun varlığı halinde yararlanılabilecektir. İlk koşul, kabotaj hizmetinde kullanılacak geminin, Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmasıdır. Burada dikkat çekilmesi gereken husus, aranan koşulun Türk gemisi olması değil, Türk bayrağı çekme iznine sahip olmasıdır.

Bu nedenle, yabancı bayrak çekmesine izin verilen ve izin süresince Türk bayrağı çekemeyen Türk gemileri kabotaj tekelinden faydalanamayacağı gibi, Türk bayrağı çekme izni verilen yabancı gemi de izin süresince kabotaj yasağına tabi olmayacaktır.<sup>7</sup>

Kabotaj tekelinin ikinci koşulu ise, Türk bayrağı çekme hakkına sahip gemi ile kabotaj kapsamındaki işleri yapacak kişi veya kişilerin Türk vatandaşı olmasıdır. Bu kişi ya da kişilerin gerçek ya da tüzel kişi olması mümkündür. Eğer kabotaj kapsamındaki işleri yapacak olan tek bir gerçek kişi ise bu kişinin, birden fazla gerçek kişi söz konusuysa hepsinin Türk vatandaşı olması zorunludur. Bu yüzden örneğin aralarında yabancı bir gerçek kişinin bulunduğu birden fazla gerçek kişi tarafından oluşturulan adi ortaklığın, Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir gemiyi kiralayarak işletmeleri durumunda kabotaj yasağı söz konusu olacaktır. Bir tüzel kişinin kabotaj tekelinden faydalanabilmesi ise bu tüzel kişinin Türk kanunlarına göre kurulmuş olması, merkezinin Türkiye'de bulunması ve bütün üye ve ortaklarının da Türk vatandaşı olması halinde mümkündür.<sup>8</sup>

Bununla birlikte, kabotaj tekelinin bazı istisnaları da bulunmaktadır. Yukarıdaki koşulları sağlamayan gerçek ya da tüzel kişilerin istisnai biçimde kabotaj hakkından faydalanabildiği bazı durumlar söz konusudur. 2013 yılında Kabotaj Kanunu'nun üçüncü maddesine yapılan ekleme ile petrol hakkı sahibi yabancıların Türk karasuları dahilinde petrol arama ve üretim faaliyetini icra etmesi mümkün hale gelmiştir. Bir diğer istisna ise Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile imzalanan ikili anlaşmaya dayanmaktadır. Bu anlaşmaya göre, taraflardan her biri, kendi limanları arasındaki yolcu ve yük taşıma hakkını diğer tarafa da tanıyacaktır.<sup>9</sup>

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyeliği söz konusu olursa üye ülkeler bakımından kabotaj tekeline bir istisna daha getirmesi gerekecektir. Zira AB'nin en önemli prensiplerinden biri serbest dolaşım ilkesidir. Kabotaj tekelini ise bu ilkeye aykırılık teşkil etmektedir.

AB hukukunda kabotaj, 7/12/1992 tarihli, 3577/92 sayılı "Üye Devletler İçinde Deniz Taşımada Hizmetlerin Serbest Dolaşımına İlişkin Avrupa Ekonomik Topluluğu Tüzüğü" ile düzenlenmiştir. Bu tüzüğe göre bir üye devlet limanından o devletin başka bir limanına yapılacak taşımalar kural olarak tüm üye devlet gemi maliklerine açıktır. Dolayısıyla Türkiye'nin AB'ye

üyeliği durumunda, Kabotaj Kanunu'nda ve ilgili mevzuatta değişikliğe gidilmesi gerekmektedir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Yürürlüğe girişinin 94. yılını kutladığımız Kabotaj Kanunu ulusal güvenlik, milli ekonomi ve ulusal deniz filosunun korunması ve geliştirilmesi bakımından büyük bir öneme sahiptir ve Türkiye Cumhuriyeti'nin askeri ve diplomatik zaferlerinin neticesinde elde edilmiş büyük bir kazanımdır. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliği durumunda ise Türk bayraklı gemiler ve Türk vatandaşları lehine tesis edilen kabotaj tekelini ortadan kalkacak ve ulusal deniz ticaret filosunun AB gemileri ile rekabet etmesi gerekecektir. Bu yüzden, üyelik müzakerelerine tekrar başlanması durumunda, Türk denizcilik sektörünü koruyucu ve güçlendirici bazı tedbirlerin alınması elzemdir. Bu bağlamda Türkiye'nin, AB'nin Yunanistan ve Portekiz gibi ülkelere üyelik süreçlerinde belirli bir süre ile Tüzük hükümlerinden muaf olma şeklinde sağladığı kolaylıkları kendisine de sunması için pazarlık etmesi yerinde olacaktır.

**\*Doktor Öğretim Üyesi, Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Genel Kamu Hukuku ve Hukuk Tarihi Anabilim Dalı**

### DİPNOT:

<sup>1</sup>Tahir Çağa, "Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 1975, s. 197.

<sup>2</sup>Aypars Pamir, "Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt:51, Sayı:2, 2002, s. 112.

<sup>3</sup>Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, "Kabotaj", *Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1990, <https://core.ac.uk/download/pdf/132266936.pdf>, Erişim Tarihi: 21.06.2020

<sup>4</sup>Muallim Mehmet Aziz, "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Ticareti)", 1910, s. 4'den naklen İlhan Ekinçi, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:8, Sayı:1, 2006, s. 113.

<sup>5</sup>Çağa, a.g.m., s. 199-208.

<sup>6</sup>Cüney Süzel, "815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi", *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt:10, Sayı:135-136, 2015, s. 34-35.

<sup>7</sup>Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 15. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020, s. 68.

<sup>8</sup>Yazıcıoğlu, a.g.e., s. 69.

<sup>9</sup>Süzel, a.g.m., s. 38., 41.

<sup>10</sup>Süzel, a.g.m., s. 30.

# DİNAMİK BİR KURUMSAL YAPI OLUŞTURDUK



**KENAN ELMAS**

ELKON ELEKTRİK OTOMASYON DİREKTÖRÜ / İCRA KURULU ÜYESİ

**Koronavirüs sürecinde Türkiye olarak hızlı bir şekilde önlemler aldık ve bu önlemler neticesinde şu an geldiğimiz nokta gerçekten umut verici. ELKON olarak sizler bu süreci nasıl karşıladınız?**

Ülkemizde bu yeni duruma karşı firmalar hızlı bir şekilde önlem almaya çalıştılar. Bizler de bu durum ortaya çıktığında, hızlı bir biçimde, evden çalışması mümkün olan tüm çalışanlarımızı evden çalışmaya yönlendirdik. Ofiste çalışan diğer personellerimiz için gerekli kişisel tedbirler alındı (maske, el antiseptiği, sosyal mesafe vb.). Üretim aksamaması için ise kişisel önleyici ekipmanlar dışında, üretim alanımızı, sosyal mesafeyi koruyacak

şekilde daha küçük gruplara ayırdık ve iş istasyonlarımızı arttırdık. İlk aşamalarda tedarik zinciri konusunda dünyada genel bir sorun olma ihtimaline karşı üretimimizin aksamaması için stoklarımızı kontrol ederek, bazı projelerimiz için erken sipariş vererek kritik stoklarımızı arttırdık. Sahadaki personellerimiz için de iş ortaklarımız olan tersanelerimizin aldığı önlemlere paralel olarak, koordineli biçimde gerekirse vardiya sistemine dönerek önlemler almaya çalıştık, bu anlamda çalışmaya da devam ediyoruz. Tüm uygulamalarımızda ve düzenlemelerimizde amacımız, insan sağlığını önceleyerek üretim ve

“ Bu sene 40 yıllık uzun çalışma yolculuğunu kutlayan, yurt içi ve yurt dışında öncelikli olarak marin elektrik hizmeti sunan ELKON İcra Kurulu Üyesi ve Otomasyon Direktörü Kenan Elmas ile koronavirüs salgınının etkilerini, yurt dışı hedeflerini ve yeni normal düzene dair birçok konuyu değerlendirdik. ”

ihracatımızda iş kaybına yol açmamak oldu. Bunu da şu ana kadar iyi organize ettiğimizi düşünüyoruz.

**Salgının ardından hepimizin hayatlarında farklılıklar oluştu. Aslında “yeni normal” denilen bir düzen oluşuyor yavaş yavaş. Bu çerçevede siz bu sürece hazır mısınız, yeni hedefleriniz veya projeleriniz var mı?**

Yeni normal denilen, aslında bir süreç ve henüz kimse nasıl evrileceğini tam olarak bilmiyor. Tabii ki biz de dünyada ve Türkiye’de birçok firmada alınan önlemlerin en iyisini almaya çalıştık, sistemimizi insan sağlığını maksimum koruyacak ve etkileşimi azaltacak şekilde kurguladık. Mümkün olan tüm toplanti



ve ticari görüşmelerimizi online olarak gerçekleştirmeye gayret gösterdik. İnternet altyapımızı güçlendirdik. Bizler hem Türk tersanelerinde, hem de yabancı tersanelerde iş yapıyoruz. Direk ya da dolaylı olarak müşterilerimizin çok büyük bölümü yurt dışından. Buna rağmen, son üç aydır neredeyse hiç yurt dışı yolculuk yapamadık. Uluslararası ve Türk tersanelerinde büyümeyi planlayan bir şirket olarak bizim işimizin ayrılmaz bir parçası olan müşteri ziyaretleri, fuar, iş geliştirme ve dizaynır ile olan faaliyetlerimiz bizim için kritik öneme sahip. Bunların bir kısmını askıya aldık, bir kısmını da sanal ortamda gerçekleştirdik. Yeni normale rağmen biz, bire bir iletişimin önemli olduğuna inanıyoruz. Müşterilerle bir araya gelmek, onlara çözümlerimizi anlatmak ve projeler sunmak bizim için çok önemli. O yüzden de bir an önce insan sağlığını koruyacak şekilde gerekli önlemler alınarak uluslararası yolculuk kısıtlamalarının kalkmasını ve güvenli yolculuk yapılmasının önünün açılmasını bekliyoruz.

**ELKON bugün geldiği noktada neler yapıyor, yol hikayeniz nedir? Büyüklüğü ve iş potansiyeli konusunda detaylı bilgi verebilir misiniz? Bu süreçte en çok hangi alanda etkilendiniz?**

ELKON 1980 yılında kuruldu, amacı marin elektrik hizmetleri vermektir. 40 yıllık uzun bir yolculuğu olan bir firma ELKON... Ana iş kolu ilk kurulduğu andan itibaren gemi inşa sanayi içinde gemilerin elektrik sistemlerinin dizaynı ve uygulamaları olmuştur. Tabii o yıllarda sektörümüzde yeni inşa gemi sayısı çok fazla değildi ve genellikle elektrik sistemlerine ait projeler ve ürünler yurt dışından alınıp, ülkemizde sadece uygulamaları yapıyordu.

Bu uygulama işi dar kapsamlı mühendislik ile yüksek ağırlıkta emek gerektiren işçilik şeklindeydi. Bugün gelinen noktaya bakıldığında sadece mühendislik kadromuz 50 kişiden fazladır. 3500 metrekare üretim ve ofis alanı, tersanelerdeki personellerimiz ile beraber toplam 300 kişilik bir firma haline geldik ve büyümeye devam



ediyoruz. Bu yıl aynı anda yurt içinde 25 ve yurt dışında farklı ülkelerde 11 proje yürütüyoruz. Tabii bu projelerin içeriği geçmiş ile kıyaslanamayacak kadar değişti. Son yıllarda teknoloji alanındaki hızlı ilerlemeler sektörümüze de yansımış ve yapılan gemiler en son teknolojiyi kullanan daha kompleks gemiler haline gelmiştir. Bu da daha çok mühendislik gerektiren bir proje yönetim ve organizasyonu yapısına dönme gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Her zaman insana yatırım yapan firmamızın sağladığı katma değer de bu gelişimle birlikte sürekli artmaktadır. Bilgi ve tecrübemizin üstüne koyarak yola devam ediyoruz. Dinamik bir kurumsal yapı haline gelmenin hayati önem taşıdığına inanıyoruz.

**Bu noktada AR-GE çalışmalarını da önemli...**

**Bu alanda ne tür çalışmalarınız var?**

Dört yıl önce AR-GE merkezi başvurumuzu yaparak, 2017 yılında ülkemizdeki AR-GE Merkezi olan ilk 500 firma arasına girdik. Daha da önemlisi sektörümüzde 3. AR-GE merkezi olan firma olma gururunu yaşadık. Bunun firmamızın öncü bir vizyona sahip olduğunu gösteren bir kriter olduğunu düşünüyorum. Şu anda AR-GE merkezimizde 10 adet iç AR-GE ve beş adet TÜBİTAK projesi üstünde çalışıyoruz. Ciromuzun %5'inden fazlasını AR-GE'ye aktarıyoruz, bu değeri %10'a çıkarmak önümüzdeki hedeflerimizden birisi. AR-GE çalışmalarımızdan bir tanesi de "Otonom gemiler yol haritası" ile ilgili ve bu

projede ELKON konsorsiyum lideri olarak projeyi yürütmekte. Bu konu gelecekte sektörümüzde önemli gelişmeler olması muhtemel konulardan birisidir.

Gerek geçmiş tecrübemiz, gerekse bu tip AR-GE çalışmalarımız ile önemli bir oyuncu olduğumuzun ve olacağımızın habercisidir. Dünyadaki teknolojik gelişmeler ve çevresel hassasiyetlerin gelişmesine paralel elektrifikasyon konusu hızla öne çıkmış ve çıkmaya devam edecektir. Her alanda olduğu gibi gemilerde de elektrik sistemlerinin kullanıma yüzdesi hızla artmaktadır. Günümüzde full-battery/elektrikli gemiler özellikle kuzey ülkeleri başta olmak üzere uygulamaya geçmeye başlamıştır.

Dünyadaki bu yöne doğru çok hızlı eğilim ve ELKON olarak bizim uzmanlığımız/tecrübemiz ve güçlü yapımız kesiştiğinden dolayı firma olarak geleceğe daha umutlu bakıyoruz. Yurt içi ve yurt dışındaki müşterilerimiz ile olan işlerimizin gelişmesi bizim kendi alanımızda dünyadaki önemli oyuncular arasına girme hedefimize daha kısa sürelerde geleceğimizi gösteriyor. Bu da bize ayrı bir sorumluluk yüklüyor. Bu gelişmeler ışığında organizasyonumuzu, gençlere yatırım yaparak ve her zaman gelişime/yeniliğe açık olarak önümüzdeki süreçlere güvenle hazırlanıyoruz. Kısa ve orta vadede firmamızın hem personel sayısı, hem de ciro olarak katlanacağını söylemek, dünyadaki bu eğilimlere ve ELKON'un 40 yıllık tecrübe ve referanslarına bakınca hiç de zor değil.



## Sanmar, Sefine ve Tersan gibi Türkiye'nin önde gelen büyük tersaneleriyle iş birlikleriniz oldu. Bunlardan bahsedebilir misiniz?

Bu tersaneler ile uzun yıllara dayanan bir partnerlik ilişkimiz var, uzun yıllar beraber çalışmanın getirdiği avantajlar ile daha rekabetçi ve teknoloji ağırlıklı projeler üretmek için değişik tip projeler üzerinde her zaman mühendislik çözümleri üzerine yakın bir şekilde çalışıyoruz. Sanmar tersanesi genelde römorkör projelerinde dünyada marka olmuş bir tersane, onlar ile geçmişte çok sayıda konvansiyonel tip tugboat projesine imza attık, geçmişte dünyadaki ilk LNG ile çalışan makineye sahip tugboat projesi, ilkler arasında olan Remote Control özelliğine sahip Tugboat projesi gibi projelerde beraber çalışma imkanı bulduk. Şu anda da çeşitli konfigürasyonlarda elektrikli veya hibrit elektrik sistemlerine sahip tugboat geliştirme aşamalarında beraber çalıştığımız projeler var. Sefine ve Tersan tersaneleri de sektörümüzün özellikle balıkçı gemileri ve feribot projeleri konusunda öncü olan tersanelerdir.

Her iki tersane ile şu anda çok sayıda proje yürütmekteyiz. Bunlar ağırlıklı olarak yukarıda belirttiğim gibi genel olarak kuzey ülkelerine yapılan balıkçı gemileri ve feribotlardır. Sefine Tersanesi'nde ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri'ne 2023 yılında teslim edilmesi planlanan DİMDEG projesinde, elektrik sistem entegratörü olarak, ülkemiz adına çok önemli olan bu

projenin önemli bir partneri olduğumuzu da belirtmek isterim. Zaten firma olarak askeri gemiler konusunda da geçmiş referanslarımıza bakılırsa, sektörün en büyük ve tecrübeli firması olduğumuzu söyleyebilirim.

## Önemli ve yeni bir projeye imza attınız. Bu projeden de bahsedebilir misiniz?

Evet, firmamız açısından önemli bir kilometre taşı olan bir projeye de bu ay Sefine Tersanesi ile beraber imza atarak başlamış bulunmaktayız. Tersane inşa numarası 45 olan gemi, Norveçli bir feribot işletmecisine ait, projenin bizim için önemi, full-electric (full battery powered) sevk sistemine sahip olarak donatılacak bir gemi olması ve tüm bu mühendislik seçimlerinin, dizaynının ve pano ve kontrol sistemlerinin (Norveç'te sahil şarj istasyonu kurulması dahil) üretimi ve gemi üstünde uygulama/devreye almasının ELKON tarafından icra edilecek olması. Bu tip projelerde bugüne kadar hep yabancı rakiplerimiz önemli sistemleri sağlamış olup, bizim gibi firmalar için katma değeri çok düşük kısımlar kalmıştır, Norveçli firmalar bugüne kadar çeşitli nedenler ile Türk firmalarına bu tarz gemilerde, katma değeri ve mühendislik katkısı yüksek kısımları vermemiştir. İlk kez bir Norveçli armatör kendi ülkesi dışında olan, Elektrik Sistem Entegratörü bir firmaya güvenmiştir, bu firmanın ELKON olması da ne kadar doğru adımlarla bugünlere geldiğimizin ve mühendislik kabiliyetimize yatırım yapmanın somut bir kanıtıdır.

## Elektrikle çalışan gemi alanında da çalışmalarınız var. Hatta Türkiye'de bu uygulamayı ilk kullanan ve en tecrübeli firma ELKON... Bu çalışmalarınızı anlatabilir misiniz?

Elektrik ile çalışan gemilerin genel olarak diesel electric, battery-hibrid ve full battery olarak değişik uygulama şekilleri mevcut diyebiliriz, daha farklı uygulamalar olsa da genel olarak bu üç ana konsept üstünde şekillenen dizaynlar mevcut. ELKON olarak ilk elektrik tahrikli projemizi 2013 yılında Uzmar Tersanesi'nde yıllar önce Paraguaylı bir müşteri için yaptık, o zaman bu konsepti başarı ile ilk uygulayan Türk firması olduk. Benzer projeler devam ederken daha sonraki yıllarda bu tecrübemizin üstüne, elektrikli gemilerin bir üst aşaması olarak kabul edeceğimiz battery - hibrit bir proje olan Sedef Tersanesi'ndeki Kanadalı Seaspans firmasına yapılan feribotları olarak bu yoldaki bilgi ve tecrübemizi bir üst sınıfa atlatma fırsatını yakaladık. Bu projede Elkon DC Switchboard ve battery tedariki dahil olmak üzere tüm elektrik ve otomasyon sistemlerini başarılı bir şekilde bitirerek müşteriye teslim etmiştir. Şu anda ise yukarıda bahsettiğim Sefine Tersanesi'ndeki NB45 No'lu full-battery elektrikli gemi projesine imza atarak, son teknoloji ve tecrübeyi edinme fırsatı yakaladık. Bu aşamadan sonra firma olarak en güncel teknolojileri/uygulamaları başarılı olarak yapmış ve firma bilgi/tecrübmesine yansıtılmış olarak artık kendi konseptimizi yaratma yolunda ilerlediğimizi rahatlıkla söyleyebilirim.

## Elektrikli gemiler neden önemlidir? Kuzey Avrupa ülkelerinden de örnek vererek açıklamanız mümkün mü?

Genel olarak elektrikli gemiler uygulama şekillerine göre karbon salınımı çok düşük veya sıfır emisyonu sahiptir, yani kısaca çevreci gemilerdir. Günümüz dünyasında çevreci yaklaşımlar herkesin de bildiği gibi giderek daha fazla önemi anlaşılan bir gündem haline gelmektedir. Ayrıca mevcut enerji kaynaklarının daha çevreci/yenilenebilir enerji kaynakları ile değiştirilmesi çalışmalarının bir parçası olmaktadır. Bu konu ile ilgili



yeni teknolojilerin gelişmesi bilindiği gibi uygulama alanları bulmanıza paralel olarak ilerleyebilir, bu gelişmelerin öncüsü de günümüzde genellikle Kuzey Avrupa ülkeleridir. Denizcilikte ise özellikle Norveç denizcilik sektörü başı çekmektedir. Bu ülkeler yakın ve orta vadede emisyon hedeflerini çok düşük seviyelere indirme konusunda hedefler koymuşlardır. Bu durum ülkelerin karar verici otoritelerine ait yaklaşımların/ kararların teknolojik gelişmelere nasıl bir pozitif katkı sağladığını, ürünlere ve çözümlere nasıl yansıdığını, özellikle bu ülkelerin denizcilik sektöründeki firmalarına bakınca açıkça görülmektedir.

### **Şu ana kadar hangi tür gemilere hizmet verdiniz? Özel projelerde de çalışıyorsunuz? Anlaşma sürecinde olduğunuz projeler var mı?**

Bugüne kadar büyük yolcu gemileri sınıfına giren cruise gemileri hariç her tür gemi tipi ve elektrik sistem uygulamasını geçmiş 40 yıl içinde yapmış ve başarı ile teslim etmiş bulunmaktayız. Ticari ve askeri amaçlı çok çeşitli görev fonksiyonları olan (Denizaltı Arama Kurtarma Askeri Gemisi'nden küçük pilot bot ve mega yat projelerine kadar) projelere imza atmış bulunmaktayız. Şu günlerde Türk tersanelerinin elinde olan yukarıda sorduğunuz tipteki yeni projeler ile ilgili görüşmelerimiz devam ediyor. Sefine, Cemre, Sanmar, Sedef tersaneleri ve diğer değerli tersanelerimiz ile de görüşüyoruz. Bu arada İtalya, Romanya, Polonya ve şu anda adını veremeyeceğimiz çok önemli bir yurt dışı müşterimiz adına yapılacak olan önemli bir projede yine sistem tasarımı/analizi aşamalarında çalışmamız var.

### **En son Norveç'te bir ofis açtınız. Bu adım bir büyüme planı çerçevesinde mi atıldı? En çok nereden talep geliyor?**

En çok talep aldığımız ülke Türkiye tersaneleri. Bunun yanı sıra birçok Avrupa ülkeleri de bizim için hedef pazarlar. Norveç'te bir firma açtık. Bu adım bir büyüme projesi dahilinde atıldı. Orada ofis açmamızın birçok amacı var. Bunun en önemli sebebi Norveçli armatörlerin Türkiye'ye ve diğer Avrupa ülkelerine verdikleri siparişlerin satış

sonrası hizmetlerinin sağlanmasıydı. Diğer bir amaç ise bildiğiniz gibi her şey bir armatörün kafasındaki fikri bir designer ile paylaşmasıyla başlıyor. Norveç'te çok fazla designer firması var. Ancak birçok designer firmasında elektrikçi ya bir tane var ya da hiç bulunmuyor. Bizim de amacımız onlarla yakın temasta olmak ve proje geliştirilirken projeye dahil olmak. Orta vade hedeflerimiz arasında karlılık var. Ticari hedeflerimiz ise Avrupa'da yeni inşa yapan hemen her tersaneyle ilişkilerimizi sürdürmek, teklif vermek, armatörlerin tanıdığı ve güvendiği bir marka olarak pazarımızı daha da genişletmek istiyoruz.

### **Dört tarafı denizlerle çevrili ülkemizin denizcilik alanındaki gelişmelerini nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Özellikle etrafı denizlerle çevrili diğer ülkelerin yaptığı gibi, devletimizin de sektöre daha çok destek vermesi

gerektiğine inanıyorum. Elbette şu günlerde bazı önemli çalışmalar otoriteler tarafından yapılıyor, biliyoruz. İhtiyaçların ve bu ihtiyaçlara göre kuralların tanımlanmasının önemli bir adım olduğunun farkındayız, bu adımların bir an önce hayata geçirilmesi en büyük temennimiz. Yabancı rakiplerimiz gibi finansmana daha kolay ve ucuz ulaşabilmemiz sektörün gelişimi ve rekabetçilik konusunda büyük fayda sağlayacaktır.

Eximbank kredilerinin kullanımında bazı iyileştirmeler, teminat mektubu noktasında bazı düzenlemeler mutlaka büyük fayda sağlayacaktır. Sektörümüz ihracat anlamında her geçen gün büyüyerek hizmetlerini sürdürüyor. Önümüzdeki dönemde sektörün daha yüksek katma-değerli ürünlerle daha büyük hacimlere ulaşacağına inanıyorum.



**ERTUĞ YAŞAR/ELKON GENEL MÜDÜRÜ**

### **İSTANBUL'DA GEMİLERİ ELEKTRİKLİ YAPABİLİRİZ**

Elkon Genel Müdürü Ertuğ Yaşar da İstanbul ve Boğazlarda köklü bir değişimin vaktinin geldiğini belirterek röportaja şöyle katkıda bulundu:

*"Bugün elektrikli gemi yapabilecek ve var olan gemileri de dönüştürebilecek altyapıya sahibiz. İstanbul'daki şehir hatlarının tüm vapurlarını ve feribotlarını, İstanbul Boğazı'nda ve Marmara Denizi'nde özel sektörde hizmet veren tüm yolcu vapurlarının, feribotların, Boğaz'da hizmet veren gezi teknelerinin hepsini elektrikli ya da hibrit hale getirebilecek kapasiteye sahibiz. Bunun ne yazık ki şu anda ekonomik fizibilitesi yok. Bunu için üç*

*sacayağı gerekli. Birincisi regülasyon; ya yerel yönetim ya da ilgili bakanlık diyecek ki mesela, beş yıl içinde Boğaz'da hiçbir dizel makinenin çalışmasını istemiyorum. Hiçbir regülasyon tek başına başarılı olamaz elbette. İkincisi finansman desteği olmalı... Son üç ayda bir kez daha gördük ki, Türkiye Cumhuriyeti Devleti çok güçlü bir devletmiş. Sorunları çözmek için ihtiyaç sahiplerine negatif faizle kredi verebiliyor. Küresel salgın krizine karşı 250 milyar TL kaynak ayrıldı. Bakanlık dese ki, bunun bir kısmını kamu bankalarıyla armatöre tahsis edeceksin, dizel makinesini değiştireceksin, elektrikliye döneceksin, kaynak da burada, faizi de bu... Üçüncü ayağı da yerli ve milli olma isteği. Tabii ki yüzde yüz yerli ürün kullanamazsınız, ama mümkün olduğunca yerli ve milli ürün ve hizmet kullanarak bu işi yapacaksınız. Türk tersanelerinde yapılacak, Türk yan sanayisi olacak, belli bir yerlilik oranı olacak (belki en az %70). Bunun yapılabildiğini, kaynak bulunduğunu gördük. Biz özel sektörle, yöneticilerle konuşuyoruz, ama özel sektörün kendi imkanlarıyla yapması olanaksız. Fizibilitesinin yapılması gerekiyor."*

# 2020 paradigma ve gerçekleri ile 1926 yılında uygulamaya konan Kabotaj Kanunu'nun değerlendirilmesi (I)\*\*



**HARUN ŞİŞMANYAZICI\***

## I-OSMANLI'DA KAPİTÜLASYONLAR VE LOZAN ANTLAŞMASI'NA GİDEN SÜREÇ

Bilindiği üzere 20 Nisan 1926'da kabul edilen ve 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti kabotaj hakkına kavuşmuştur. Bu cümleden bu tarihten önce Osmanlı'nın bu hakkının olmadığı anlamı ortaya çıkmaktadır. Bu da Osmanlı'nın yabancı devletlere özellikle batı ülkelerine vermiş olduğu kapitülasyonlara ve onların tebaasına, vatandaşlarına, tüccarlarına tanıdığı şahsi, idari, mali ve iktisadi hak ve imtiyazlara, beratlarla bağlanmaktadır. Tarihi anlamıyla kapitülasyon bir devlet tebaasının, başka bir devletin sınırları içinde temin ettiği iktisadi ve sosyal haklar demektir. Bunun içinde başka bir ülke sınırları içinde kendi ülkesinin kanunlarına tabi olması, özgürce seyahat etmesi, mal alıp satması, kendi konsolosluklarında yargılanması, vergi muafiyetleri ve faaliyette bulunduğu

ülkenin kendileri ve malları üzerinde bir tasarruf hakkının bulunmaması da bulunmaktadır.

Osmanlı'da bu haklar ilk başlarda ve yükselme döneminde padişahların adeta bir ihsan gibi bazı yabancı ülkelere ve tebaasına sağladığı, ancak karşılığında bir çıkar temin ettiği ve padişahların istediği zaman iptal edebileceği bir nitelikte olmakla beraber, sonradan bu özelliği değişerek ve çift taraflı anlaşmaya dönüşerek Osmanlı'nın ve Müslüman tebaanın aleyhine işlemeye başlamıştır. Aslında Uhud-i Atika ya da İmtiyazı Mahsusa olarak isimlendirilen bu haklar düşman ittifakını (özellikle haçlı ittifakını) güçlendirmemek, gelir elde etmek ve Osmanlı tebaasının refahını artırmak ve istediği her mala ulaşabilmesini sağlamak amacıyla verilmiş olsa da, daha sonra yabancılar ve Osmanlı'nın gayrimüslim tebaası (Zimmiler) karşısında Müslüman tebaa aynı haklara sahip olmayarak mağdur olmuş, ticaret ve konumuz olması hasebiyle denizcilikte geri kalmıştır. Daha da ötesinde 1740'lardan sonra bu kapitülasyonlar çift taraflı anlaşmaya dönerek ve tek taraflı iptal edilemeyerek süreklilik arz etmeye başlamıştır. 1833 Hünkar İskeleyi anlaşması ile Ruslara verilen ağır imtiyazlardan biri de bu anlaşmanın tek taraflı iptal edilemeyeceği olmuştur. Yani Osmanlı padişahlarının istediği zaman bu kapitülasyonları kaldırma imkanı, gerileme dönemine girildiğinde pek de mümkün olmamıştır.

Kapitülasyonlar ile ilgili diğer bir sorun bunların istismarı olmuştur. Zimmiler (Osmanlı tebaasındaki Hristiyan ve Yahudiler) konsolosluklara rüşvet vererek berat edinmişlerdir. Yapılan tetkiklerde 1793 yılında Halep'te 1500 tercüman beratı edinmiş zimmi tüccardan sadece altı adedi gerçek çıkmıştır. (Türkmen 1995. S 336) Yukarıda da söylenildiği

üzere beratlı yabancı tüccarlar yerli ve Müslüman tüccarlara karşı daha fazla hak ve ayrıcalıklara sahip olmuşlardır. Ancak bu İmparatorluğun gerileme döneminde ortaya çıkmış bir husustur. (1699 -1792 arası Karlofça Antlaşması ve Yaş Antlaşması dönemi) 1838'de Balta Limanı anlaşması ile İngilizlere verilen imtiyazlar, 1740'da Fransızlara verilen kapitülasyonlar, Ruslara 1739 Belgrad Antlaşması ile karşılıklı ticaret hakkının verilmesi (Ancak Osmanlı gemileri ile) 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması, 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi ve 1833 Hünkar İskeleyi Antlaşması ile sağlanan imtiyaz ve kapitülasyonlar, gerçekten Osmanlı'nın aleyhine olmuştur. 1854 yılında Rusya ile yapılan Kırım Savaşı nedeniyle Osmanlı denizciliğinin temel kurumlarını ve hizmetlerini bu savaşta kendisi yanında yer alan ve destek sağlayan Fransa ve İngiltere ile paylaşmak zorunda kalmıştır.

Gemi kurtarma, can kurtarma hizmetleri, Fenerler İdaresi, liman işletmeciliği ve bazı tersanelerin işletilmesi yabancılarla bırakılmıştır. Yabancı gemileri bile kontrol etmek için içine girmek, yabancıların posta idaresine ait çuvaları açmak mümkün olmamıştır. Yabancı sigorta şirketlerinin bile kendilerine ait yangın söndürme ekipleri kurulmuştur. Dolayısı ile 1700 öncesi ve sonrası kapitülasyonları diye bir ayırım yapmamız, 1700 sonrasını eleştirmemiz daha doğru olacaktır.

Hatta bu kapitülasyonların zararı ve uygunsuzluğu Osmanlı bürokratları tarafından 1700'lü yılların başında fark edilerek bunların ilgasına çalışılmış, burada Sadrazam Şehit Damat Ali Paşa bunların kaldırılması için büyük gayret sarf etmiş, ancak mevcut koşul ve dengeler içinde bunda başarılı olamamıştır. Ömrü de kısa olmuştur. Ali Paşa bu kapitülasyonların padişah



tarafından tek taraflı irade ile verildiği için istenildiği zaman kaldırılabilceğini savunmuş, kapitülasyon sahibi ülkelerce buna kaşı bir hukuki savunma gerçekleştirilememiştir. Ancak 1740'dan sonra verilen kapitülasyonlar karşılıklı imzalanan anlaşma şeklinde yapıldığından kalıcılık kazanmıştır. 1856 yılında bu kapitülasyonların kaldırılması Paris Kongresi'nde de dile getirilmiştir. Fakat bu hamle de sonuçsuz kalmıştır. Daha sonra İttihat Terakki 1914 yılında tek taraflı olarak bu kapitülasyonları kaldırdığını ilan etmiş, fakat 10 Ağustos 1920 Sevr ile daha ağır bir şekilde Osmanlı'nın sırtına yüklenmiş ve 1923'de Lozan Antlaşması ile bunlardan kurtulmak mümkün olmuştur.

### İLK KAPİTÜLASYON NE ZAMAN VERİLDİ?

İlk Osmanlı kapitülasyonunun ne zaman verildiği hususunda farklı tarihler verilmektedir. Bazı kaynaklarda ilk defa FSM tarafından 1479 yılında güçlü bir donanmaya ve gemi inşa teknolojisine sahip Venediklilere verilerek (İstanbul'da Konsolosluk açma hakkı vb.) bu güçlü filonun haçlı ittifakından uzak tutulması istenmiştir. Bazı kaynaklarda ise Birinci Murat ve Yıldırım Beyazıt zamanında önce 1352 yılında Cenovalılara (Ceneviz Cumhuriyeti), daha sonra Venediklilere bazı imtiyazların verildiği yer almıştır. Bir başka kaynakta ise, Dalmaçya kıyılarında denizcilik ile uğraşan RAGUSA Cumhuriyeti'ne (Dubrovnik) 1365 yılında 500 altın karşılığı Bizans ve Sırplardan koruma sağlayarak Osmanlı limanlarında ticaret hakkı verildiği yer almaktadır. Başka bir kaynakta II. Murat zamanında 1433 yılında Dubrovnik Şehir Devleti'nin Bosna Kralı ile arası açılınca Osmanlı'dan yardım istediği ve Osmanlı himayesi karşılığında 500 duka altın vermeyi kabul ettiği daha sonra Fatih tarafından bunun 5000 Duka'ya çıkartıldığı yer almaktadır. (Prof. İdris Bostan) Dubrovnik Şehir Devleti ya da beyliğinin önemi Osmanlı'nın Doğu Balkanları ele geçirmesi ve Adriyatik'in doğu kıyılarına yerleşmesi ile ortaya çıkmıştır. Bu bölgeler önemli bir yiyecek ve hammadde kaynaklarına sahip olup, bu bölge ile İtalya ve Avrupa arasındaki ticaretin merkezi 15 ve 16.



YY'da Dubrovnik Şehir Devleti'ydi. Dubrovnik Devleti Dalmaçya kıyılarında deniz taşımacılığı konusunda çok etkin durumdaydı. Osmanlı da, kendi kontrolü altındaki Balkan ülkelerinde üretilen hammadde ve yiyecek maddelerinin kendisinden başkasına satılmasını kabul etmemekte ve payitahta taşınmasını da müsaade ettiği ülkelerin donanması ile gerçekleştirmekteydi. Osmanlı'nın bu hammadde ve yiyecek maddeler üzerindeki kontrolü Birinci Sanayi Devrimi'nden sonra zafiyete uğramış, İngilizler Osmanlı hakimiyeti altındaki Balkan ülkeleri ile gizli anlaşmalar yaparak sanayileşme ve Londra'ya akın nedeni ile sıkıntısını çektikleri tahıl ve hayvanı gıda maddelerini temin etme imkanı yakalamışlardır. (Prof. Dr. İlber Ortaylı)

Kanuni Sultan Süleyman ise 1535 tarihinde bir takım ticari ayrıcalıklar vererek Katolik dünyasını parçalamak meyanında para gücü olan Osmanlı tebaasının ihtiyaç duyduğu her türlü malın kendi hükümranlılığı altındaki topraklarda bulunmasını sağlamak istemiştir. 1579 yılında İngiltere'ye, 1615 yılında Avusturya'ya, 1680 yılında Hollanda'ya, 1700 yılından sonra ise yukarıda açıklananlara ilave 1761 yılında Prusya, 1782 yılında İspanya ve 1746 yılında Danimarka dahil olmak üzere birçok ülkeye kapitülasyon verilmiştir. Bir dönem 15. YY sonu 17. YY sonuna kadar bir 100 yıl ve Rusya'yı Azak Denizi'ne hapsederek Karadeniz'e çıkarmamış, 1696'da Ruslar Azak Kalesi'ni ele geçirip bu hakkı elde etse de, sonra

yine kaybederek 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar Karadeniz'e çıkamamıştır. Bu cümleden olmak üzere; Osmanlı ilk başlarda Gelibolu Deniz Üssü vasıtası ile Çanakkale Boğazı'nı kontrol ederek Ege ve Karadeniz'de hakim olan Venedik Cumhuriyeti Filosu'nu, daha sonraki dönemlerde ise Doğu Akdeniz'i ticari ve askeri olarak kontrolü altına almış, Adriyatik'in doğu kıyılarını kontrol etmiş, ancak müsaade ettiklerine kendi limanlarına ya da limanları arasında ticaret hakkı tanımıştır.

Buna karşın Osmanlı, Karadeniz kıyıları dahilinde Osmanlı mallarının yabancı gemiler tarafından taşınmasına imkan tanımamış, Rusya'nın mallarını boğazı geçerek ihraç etmesine müsaade etmemiş (İstanbul'un ihtiyacı olmaması kaydıyla diğer ülkelere ihracına müsaade edilmiştir), kendi tebaasından Rum ve Müslüman gemicilerin bile Rus gemilerinde istihdamına izin vermemiştir. 16 YY'da Akdeniz ve Karadeniz'in en güçlü donanmasına ve teknolojiye sahip olan Osmanlı önceleri bilinçli bir şekilde, daha sonraki dönemde ise uyguladığı ekonomi modeli nedeniyle batıdaki gelişmeye ayak uydurmadığından mecburen verdiği imtiyazlar ile kabotaj hakkına tam olarak sahip olamamıştır.

“Özetle; deniz taşımacılığında ilk başlarda Venedik gemilerine ve Venedik Bayrağı altında yabancı ülke gemilerine Osmanlı limanları arasında ticaret ve taşıma hakkı veren Osmanlı, daha sonra bu hakkı münferiden Fransa ve İngiltere'ye daha sonra da Rusya'ya tanımıştır.”

Telefon, tramvay, hava gazı, sigorta, bankacılık hizmetleri vb. meyanında deniz taşımacılığında yukarıda zikredilen ayrıcalık ve imtiyazların yabancılara verilmesi sonucu Cumhuriyet Türkiye'sine intikal eden İmparatorluk Deniz Ticaret Filosu 1914 yılında 304 ton /326 adet gemi ve birkaç yelkenli ile sınırlı olmuştur. Zimmiler Müslüman tebaa karşısında daha avantajlı olmuş, sınırlı sayıda Müslüman Babıali'den aldıkları berat ile "Hayriye Tüccarları" unvanı ile uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığı yapabilmişlerdir. Bunun sonucu olarak o tarihlerde Osmanlı kıyılarında deniz taşımacılığının %90'ı yabancı gemiler ile yapılır hale gelmiştir. Böylece Müslüman tebaa bu işlerden para kazanamazken, bu hizmetlerden yararlananlar ise bu hizmetler için büyük ücret ödemeye mahkum olmuştur. Osmanlı deniz tüccarı yaratamadığı gibi deniz esnafı ve kaptan, çarkçı ve gemi adamı, tersane işçisi, gemi mühendisini de yeterli seviyede oluşturamamıştır. Bu konularda 15 ve 16. YY'da sahip olduğu üstünlük geride kalmıştır.

İşte bu nedenle 17 Şubat-4 Mart 1923 de İzmir'de toplanılan İzmir İktisat Kongresi'nde bir grup tüccar kabotaj hakkının uygulamaya konulmasını ve kapitülasyonların kaldırılmasını talep etmiştir. Bu kongrede de diğer hususlar meyanında yeni cumhuriyetin denizciliğinin inkişafı da gündeme gelmiş, yolcu taşımacılığı kamu hizmeti olarak kabul edilerek bu hizmetin devlet tarafından verilmesi, yük taşımacılığının ise özel sektöre açık olması ve müteşebbislerin/deniz tüccarının yeterli sermayeye sahip olmaması nedeni ile gerekli finans kurumlarının tesisi kabul edilmiştir. Alınan kararlar sonucu 24 Temmuz 1923 tarihinde LOZAN Barış Antlaşması ile kapitülasyonlar kaldırılmıştır. Daha sonra ise 20 Nisan 1926'da 815 Sayılı Kabotaj ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun ile Lozan'da kazanılan haklar kanunlaştırılmış, bu kanunda 1 Temmuz 1926 da yürürlüğe girmiştir. 1935 yılından itibaren 1 Temmuz Kabotaj Bayramı olarak kutlanmaya başlamış, 2007 tarihinde ise Kabotaj ve Denizcilik Bayramı olarak değiştirilmiştir.

## II-KABOTAJ NEDİR?

Kabotaj bir ülkenin karasuları dahilinde ve iç sularında, limanlarında gemi bulundurması bunlarla taşıma dahil her türlü icrayı san'at ve ticaret hakkına sahip olması, deniz dibi ve üstü kaynaklarını kullanması, bu işlerin görülmesi için kendi vatandaşı olan müteşebbislerini ve çalışanlarını kullanması hakkı olarak tanımlanabilir. Dar anlamı ile denize kıyısı olan ülkelerin kendi karasuları dahilinde ticaret ve seyrüsefer yapabilme/yaptırabilme ayrıcalığına ya da hakkına kabotaj denilmektedir.

Literatürde kabotaj hakkının ilk kez 16. YY ortalarında İngiltere'de kullanıldığı görülmektedir. Sonra süreç içinde denize kıyısı olan özellikle İspanya, Fransa, ABD gibi iki farklı denize kıyısı olan, adalar ve ana karadan müteşebbisler ülkeler başta olmak üzere birçok ülkede uygulanmaya başlamıştır. Osmanlıda kabotaj hakkı yoktu, 1926 yılında bu hak kazanıldı şeklindeki beyan bir gerçeği ortaya koymakla beraber, yukarıdaki açıklamalarımızın ışığı altında maksadını aşan bir ifade olmaktadır. Bu beyan belki de Kabotaj Kanunu'nun çıktığı dönemdeki durumu ve bir sonucu yansıtmaktadır. Hatta bu bile durumu tam açıklamaz çünkü Osmanlı 19. YY'da balıkçı gemilerine verdiği zarar nedeni ile İstanbul Boğazı'nda yük ve yolcu taşımacılığını yabancı vapurlara yasaklamıştır. Boğazda vapur işletmek üzere Şirketi Hayriye, Haliç'te vapur işletmek üzere Haliç Vapurları İşletmesi kurulmuştur.

Bilindiği üzere imparatorluk yönetimi merkeziyetçi devletler gibi sahillerine karşı tek tip bir tutum içinde olmamıştır. Ulusçu politikalara da çok önem vermemiştir. Batının merkantilist dönemde yaptığı gibi devleti bir anonim şirket mantığı ile ödemeler bilançosunun pozitif bakiye vermesini gözeterek yönetmemiş, yeni kıtaların keşfi oralandaki zenginliklerin talanı, halkının öldürülmesi ve Hristiyanlaştırılması gibi politikaları izlememiş, kendine biat etmeyi savaş yolu ile biat eder hale getirip vergiye bağlamış, din ve yönetim özgürlüğü tanımıştır. Tabii İslam devletlerinin İslam'ı yayma amacı vardır.

Ancak Osmanlı işgal ettiği topraklarda yerel halka karşı kitlesel katliam, sürgün ve zorla din değiştirme yöntemi uygulamamış, halk kendi iradesi ile Müslüman olmuş ya da kendi dinini devam ettirmiştir. (Prof. Dr. Süleyman Kızıltoprak)

Dolayısı ile Osmanlı savaş ekonomisini ve İslam'ın ekonomi prensiplerini uyguladığı için devletin ekonomi politikası bu prensipler tahtında şekillenmiştir. Sanayi, eğitim ve vergi sistemi bu fetih ekonomisine göre belirlenmiş, ordu ve asker hakim unsur ve sınıf olmuş, diğerleri bu merkez etrafında ve ona hizmet edecek şekilde oluşmuştur. Osmanlı fetih yolu ile hakimiyeti altına aldığı ülkelerden sağladığı savaş ganimeti, bu ülkelerden aldığı vergiler ve bu ülkelerde üretilen ürünlerin öncelikle OSMANLI'ya satılması yolu ile sağladığı tedarik ve değer zincirine dayanan bir ekonomi modeli seçmiştir. İslam ekonomisi modeli içinde de önemli olan tüccarın karını maksimize etmesi ve sermayesini sürekli artırması değil, Allah'ın rızasını öncelemesi olmuştur. Dolayısı ile ne merkantilist dönemde olduğu gibi monarşik sosyalizm ne de kapitalist bir ekonomi modeli uygulanmıştır. Kabotajı da büyük kabotaj da dahil olmak üzere, güvenlik ve iase akımına bir engel olmaması noktayı nazarından, aynı zamanda küffara kendi hakimiyeti altındaki topraklardan gıda ve sanayi hammaddelerinin gitmesine izin vermeme noktasından yaklaşmıştır.

Aslında merkantilizme benzer uygulamaları da bulunmaktadır. Osmanlı'da altın ve gümüş gibi değerli madenlerin girişine kolaylıklar sağlayıp çıkışına güçlükler çıkarmış, devletin gücünün ve hakimiyetin ana unsurlarından biri olarak hazinenin, saltanatın kasasının doluluğuna bağlamıştır. Ancak bunun yanında refah ekonomisini benimseyerek, halkın refahını ve zenginliğini önceleyerek, zaruri malların ihracına yasak getirerek, vergiyi lüks malların ithaline koymuştur. Halkın zaruri ihtiyaçlarının karşılanması için bu malların kendi hakimiyeti altındaki topraklardan payitahta/merkeze akışında bir engel çıkmaması için



başka ülkelere ihracına yasak, merkeze taşınması ve Osmanlı sınırları içinde dağıtımı için ticaret ve taşıma özgürlüğü getirmiştir. (Prof. Dr. Halil İnalçık Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi I) Yağ, bal, un tahıl, ipek, kumaş, kahve vb. gibi mallar üreticilerden satın alınarak, komşu ülkelerden kapan tüccarlarınca getirilerek, taşınarak kapan adı verilen (Unkapanı, Yağ Kapanı, ve Bal kapanı gibi) toptancı hallerinde, borsada Kapan Emini/Kadı Naibi nezaretinde tartılarak, ağırlığı, cinsi ve kalitesi tespit edilip vergi ve narha tabi tutularak satışı ve şehir içinde dağıtımı gerçekleştirilmiştir.

Yani Osmanlı bu gibi zaruri mallarda gerektiğinde fiyat politikasını da tespit edip, tüccar ile halkı karşı karşıya bırakmamıştır. (İslam Ansiklopedisi) Bu cümleden olmak ve yukarıda da belirtildiği üzere; Karadeniz kıyılarını ele geçirdikten sonra Rusya'yı Karadeniz'e hapsedmiş, Karadeniz içinde taşıma işini Osmanlı gemilerinden başkasına müsaade etmemiş hatta Karadeniz kıyısındaki limanlardan çıkan malların İstanbul başta olmak üzere Osmanlı hakimiyeti altındaki limanlara yapılan taşımalarının yabancı gemiler ile yapılmasına müsaade etmemiş, İstanbul ve Çanakkale boğazlarını güvenlik mülahazası ile kontrolü altında tutarak buna büyük önem vermiştir. Aynı hassasiyeti Marmara Denizi için de göstermiştir. Önemli olan İmparatorluk topraklarından özellikle payitahta -İstanbul'a doğru akan iaşenin sekteye uğramaması ve kontrol altında tutulması ve bu ürünlerin başka yerlere satılmaması olmuştur. (Prof. Dr. İdris Bostan Osmanlı Denizciliği)

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere sadece küçük kabotajı değil, büyük kabotajı da kontrol altında tutmuştur. Fakat bu kontrolü ve uygulamayı her yerde yapmamış uzak sahillere gidildikçe yerel dinamikler önem kazanmış, merkezi hakimiyet zayıflamıştır. Yukarıda zikredildiği üzere birçok ülkeye de kapitülasyonlar ile imtiyazlar verilmiş, fakat Karadeniz'de bu imtiyaz ancak 18. YY'da Ruslara sağlanmıştır. Ruslar ise sürekli Fransız ve İngilizlere

verilen kapitülasyonları ileri sürerek Osmanlı'dan bu konuda imtiyaz elde etmeye çalışmıştır. Oysa yabancılara bu imtiyazlar o dönemde çoklukla Osmanlı-Rus düşmanlığı ve savaşları nedeni ile sözü edilen diğer iki devleti yanında tutmak için verilmiştir. Bazen de bu devletler İspanya'ya karşı himaye edilmiştir.

Osmanlı klasik döneminde Osmanlı sahilleri çağına, yapısına uygun olarak mutlak bir kurallar bütünü içermeyen, sahillerdeki eski gelenek ve teamülleri dikkate alan bir imparatorluk örgüsüyle yönetilmiştir. (Osmanlı Devleti'nde Marmara Kabotaj Tartışmaları- Yrd. Doç. Dr. İlhan Ekinci) Bununla beraber Osmanlı 19. YY'da İstanbul Boğazı'nda yabancı vapurların çalışmasına yasak getirirken 25 Kasım 1852'de yabancı elçiliklere bir sirküler yollayarak Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar olan bölgede yabancı vapurların çalışmasına müsaade etmiştir. Bu sirkülere göre yabancı gemiler Tuna Nehri'nde, Marmara Denizi'nde ve Çanakkale'de yolcu taşıyabilecekler, ancak İstanbul ve Haliç'te taşıyamayacaklardır. Bu hakkı da her ülkeye vermemiştir. Kısaca bu bölgede bazı alanlar hariç olmak üzere kabotaj hakkını kullanmamıştır. Fakat bu sirküler bu bölgede daha önce bu hakkın yabancılara verildiğini ortaya koymaktadır.

Aslında uluslararası sulara gemi çalıştırmak ve ticaret yapmak serbesttir. (Mare Liberium) Bu özgürlük ilk defa Hollandalı hukukçu ve filozof Hugo Gratius tarafından 1609 yılında ileri sürülerek, denizlerin uluslararası bir alan olduğu, bunu tüm ülkelerin özgürce uluslararası taşımalar bakımından kullanma hakları bulunduğu savunularak bununla ilgili prensipler ortaya konmuştur. 18'nci YY'da ise Corenellius ve Van Brykes Hoek bu fikri ve prensipleri geliştirmişlerdir. Karasularını üç deniz mili ile sınırlayıp, bunun dışındaki alanda her ülkenin kendi bayrağı altında gemi dolaştırma ve ticaret yapma hakkına sahip olduklarını ileri sürmüşlerdir.

1958 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu her ülkenin denize kıyısı olsun ya da olmasın kendi bayrağı altında gemi dolaştırma ve çalıştırma hakkının olduğunu hükme bağlamış, 1982 UNCLOS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu) bunu geliştirip şart ve prensiplerini ortaya koyarken karasuları sınırını geliştirmiştir.

Evet uluslararası sulara ticaret serbest olmakla ve bu hak daha 17'nci YY'da ileri sürülmekle birlikte bu suları donanması ve askeri gücü büyük olan ülkeler ve onların himayelerindeki korsanlar kontrol etmiş, bu hakim ülkelerin bu konuda vermiş oldukları imtiyaz ve haklar ile bu ticaret yapıla gelmiştir.

Normal olarak, evrensel hukuk normlarına göre ve MARE LIBERUM'a esas teşkil eden felsefe uyarınca; bir ülkenin karasuları ve iç sularında kabotaj hakkını kullanmaları o ülkenin hakkı olup meşru bir uygulamadır. 1921 Barselona Sözleşmesi'nde ve 1994 Chicago Konvansiyonu'nda (Sivil Havacılık bakımından) kabotaj yetkisinin devletlere ait olduğu belirtilmektedir.

### III-GÜNÜMÜZDE KABOTAJ LİBERALİZE EDİLME BASKISI ALTINDA

Ancak günümüzde servis sektörlerinin liberalizasyonu tahtında kabotaj hakkının kaldırılması ve kabotaj taşımacılığının serbest hale getirilmesine çalışılmaktadır. Bu cümleden olmak üzere; AB kriterlerine göre üye ülkelerin kabotaj sahası üye ülkelere bazı istisnalar dışında açılmak zorunda kalırken, Dünya Ticaret Örgütü bünyesinde GATS'a yani Genel Ticaret Anlaşmaları meyanında Hizmet Ticaret Anlaşması - The Trade in services-TISA) ile kabotaj hakkının ilgası ya da sınırlaması dahil olmak üzere hizmet ticaretinin liberalizasyonun görüşmelerinde ABD, İspanya ve ülkemizin de dahil olduğu bir grup ülke kabotaj hakkının iptaline itiraz etmişlerdir.

Yunanistan'ın AB'ye tam üye olduğu ve UNCTAD Liner Harekat Kodu'nun görüşüldüğü dönemde, ülkemizde AB tam üyeliğine karşı görüşlere zemin hazırlayan iddialardan biri de kabotaj hakkımızın ortadan kalkacağı

ve Türk karasularının Yunan ticaret filosunun kontrolü altına gireceğiydi. Bu düşüncelerin beslediği iklim ortamında Türkiye AB'ye tam üye olmaktan geri durmuştur. 2000'li yılların başında yeniden AB'ye tam üyeliğimiz gündeme gelmiş ve 11 Nisan 2001 yılında Lüksemburg'da yapılan AB Ortaklık Konseyi toplantısında kabotaj hakkı da dahil olmak üzere hizmetlerin liberalizasyonuna yönelik müzakerelerin başlaması kararı alınmış, ancak bilindiği üzere AB ile ilişkilerimizde 2000'li yılların başındaki iştiyak giderek zayıflamıştır.

Üyesi olduğumuz OECD'de "Dürüst ve Serbest Ticaret" ana kriter olmaktadır. Fakat tüm bu serbestleşme politikalarına rağmen ABD başta olmak üzere başat ülkeler kabotajın kaldırılmasına muhalif olduklarından bu uygulama ilga edilememektedir. Ancak bu hak ilga edilemese bile değişen koşul ve şartlar altında 1900'lü yılların başındaki şart ve koşullardan çok farklı bir noktaya gelindiğinden kabotaj hakkına sahip olup, bunu uygulayan birçok ülkede tam olarak bu hak uygulanmamakta ya da ekonomik neden ile uygulanmamakta, hatta ABD dahil bazı ülkelerde uygulansa bile makro seviyede bazı yörelerdeki hane halkının kişi başı geliri ve refahını ters yönde etkilemekte ve bu haktan murat edilen amaç hasıl olmamaktadır. "ABD'deki 1920 Jones Act (Merchant Marine Act) bu duruma iyi bir örnek olmaktadır". Bu yasa bir gurup hizmet sağlayıcısının ve gemi çalışanın menfaatine olurken, ülkenin kendi bayrağı altında çalışan filosunun azalmasına ve bu hizmetlerden yararlanan hane halkının bu hizmeti pahalıya satın alması nedeni ile aleyhine olmaktadır. Birinci Dünya Savaşı sonrası ABD'nin bu yasayı çıkarmasının nedeni elde ettiği tecrübeye göre, savaşta askeri gemiler kadar ticari bahriyeye de ihtiyaç olması ve bu gemilerde o ülkenin vatandaşlarının çalışması halinde savaşta başarı kazanabileceği gerçeği olmuştur.

Ticari filonun artırılması ve bunların savaşta kullanılabilmesi ve aynı zamanda ticari filonun da üretilmesi sayesinde askeri gemilerin üretimine zemin hazırlanması için tersanelerin ve burada inşa edilecek gemilerin de standartlarının

geliştirilmesi gerekmektedir. Bu ise hem gemilerin inşa maliyetlerini artırmış, hem de Jones Act ile ABD'li gemi adamlarına tanınan sosyal güvenlik şemsiyesi, ölüm, kaza ve iş görmezlik tazminatları, çalışma süre ve koşullarının iyileştirilmesi, gemi işletenlerin personel maliyetlerini artırmıştır. Fakat bu yasa ile sadece Amerika'da inşa edilen gemilere sahipliğinin ve kontrolünün en az %75'inin ABD vatandaşlarına ait olması, kaptan ve zabıtların tamamının mürettebatın ise en az %75'inin ABD vatandaşı veya daimi oturma izni olması kaydıyla ABD bayrağı çekme ve kabotaj hakkı verilmekte ve ilaveten federal fonlar tarafından satın alınan malların büyük bir bölümünün, askeri yüklerin %100'ünün, askeri yardımların anlaşmaya göre yardım yapılan ülke ile anlaşarak %50'sinin, hükümet tarafından satın alınan yüklerin %50'sinin (Büyük Kabotaj) taşınması bayrak ayrımcılığı ile ABD bayraklı gemilere verilmektedir. ABD geçtiğimiz yıllar içinde dünyanın en büyük petrol üreticisi olduktan ve doğal gaz/petrol ihracına başladıktan sonra bu malların da önümüzdeki yıllarda belli bir yüzdesinin ABD bayraklı gemilerce taşınması kanunlaşmıştır. Hal böyle olmakla beraber tüm bu avantajlara rağmen, Jones Act'dan murat edilen sonuç elde edilememiştir. 1917 yılında Birinci Dünya Savaşı'na giren ABD, Federal Hükümetin oluşturduğu EFC- Emergency Fleet Corporation vasıtası ile askeri ve ticari gemi inşası için Philedelphia yakınlarındaki Hog ISLAND'da American Shipbuilding Corporation ile anlaşarak dünyanın en büyük tersanesini inşa ettirmiş ve burada dört yılda 122 ticari ve askeri birliklerin taşınmasına uygun gemiler inşa edilmiştir. Ancak Jones ACT 1920'de çıktıktan sonra burası sessizliğe bürünmüş ve ABD de 1922 -1937 arasında sadece iki gemi inşa edilmiştir. (Tabii İkinci Dünya Savaşı sırasında Liberty ve Victoria tipi gemiler hızlı bir şekilde ve çok sayıda inşa edilmiştir) Bu gün ABD ticaret filosunun %94'ü yabancı bayrak altında çalışmaktadır. (Panama, Liberya ve Honduras ağırlıklı olmak üzere) ABD Bayraklı ticaret filosunun 1000'den fazla gemiden oluştuğu ve ABD dış ticaretinin %10'dan fazlasının

ABD bayraklı gemilerle taşındığı son yıl 1960 olmuştur. Bu oran 1977-1993 arası %4'e, 2003'de %2'ye düşmüştür. 2000-2016 arasında ABD bayraklı gemi adedi 193'den 99'a düşmüştür. Bugün için ABD ithalatının ve ihracatının sadece %1.5'u 88 adet ABD bayraklı gemiler ile taşınmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerde de çoğunlukla yabancı uyruklu gemi personeli çalışmaktadır. Kısaca Jones Act'ın ABD'nin bu kanunun çıkarılmasındaki amaçlara hizmet etmediği gibi düşünülse bile, kolay ya da elverişli bayrağı oluşturan da ABD olup, bugün önemli serbest bandıra ülkelerinde bu sistemi yöneten ve işleten şirketler Amerikan şirketleri olmaktadır. Panama, Liberya ve Marshall Island gibi. Meseleye hane halkının refahı açısından yaklaştığımızda ise; savaş ve kriz zamanlarında faydalı olan bu yasa barış zamanında deniz aşırı eyaletlere ana karadan giden malların ABD bayraklı gemilerle taşınabilmesi şartı yüzünden, bu malların nihai tüketiciye ulaşım bedelini pahalandırmakta ve iktisadi refahını ters yönde etkilemektedir. Bu nedenle Alaska, Guam, Hawaii ve Puerto Rico yüksek yaşam maliyeti ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu yüzden de tahılı yabancı bayraklı gemiler ile Kanada ya da Arjantin'den almak ekonomik olmaktadır. ABD alt yapısı ve boru hatlarının da çok eskimiş ve yetersiz olduğu dikkate alınarak, söz konusu yöre halklarının özellikle Hawai'nin sıvı doğalgaz taşımalarında (ABD Bayraklı gemi ile taşıma ekonomik olmamaktadır) yabancı bayraklı gemi kullanımı talebi Trump tarafından reddedilerek JONES ACT'ın arkasında durulmuş, bundan taviz verilmemiştir. Ancak bu eyaletin enerji maliyeti giderek artmaktadır. Jones Act Hawai'nin GSYİH'nı %3.1 oranında azaltmakta bu da kişi başına 1.104 USD kayba neden olmaktadır.

---

**\* EKONOMİST - TAB AKADEMİK KOMİSYONLAR DENİZCİLİK DAİRESİ DİREKTÖRÜ, DENİZ EMNİYET DERNEĞİ AS BAŞKANI**

---

**\*\* Editörün Notu:** Yazımızın makalesinin ikinci bölümü önümüzdeki sayımızda yayımlanacaktır.



# Denizleri birlikte aşıyoruz.

2500'e yakın su aracının denizlerde güvenle seyrini garanti altına alan Türk P&I olarak her geçen gün yükselen finansal gücümüzle 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle **dünyanın tüm denizlerinde yanınızdayız.**



## TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



# AÇIK DENİZ RÜZGÂRI TEKNOLOJİSİNE KATKILAR

Avrupa denizcilik sektörü ile temiz bir enerji kaynağı olan açık deniz rüzgârı teknolojisi ayrılmaz bir ikili olarak görülmekte.



Deniz taşımacılığı sektörü, Avrupa Yeşil Anlaşması'nda da (European Green Deal) belirtildiği üzere açık deniz rüzgâr teknolojilerine yönelik büyümenin desteklenmesini ve Avrupa'nın bu konudaki küresel boyutta olan öncülüğünü daha kapsamlı bir hale getirmesini beklemekte. 20 Mayıs Avrupa Denizcilik Günü, denizlerdeki faaliyetlerin önemini vurgulandığı ve denizcilik sektörü ile çeşitli ülkelerin sürdürülebilir büyümelerinin teşvik edildiği bir gün olarak kutlanmakta. Bahsi geçen faaliyetlerden biri de Avrupa'nın küresel anlamda öncülüğünü yaptığı açık deniz rüzgârı üretimi. Avrupalı gemi sahibi firmalar, temiz enerji kaynağının Avrupa ve tüm dünyada gelişmesi konusunda yapıcı bir rol oynamakta. 2018 yılında Avrupa, tüm dünyada kurulu açık deniz rüzgârı kapasitesinin %80'den fazlasını elinde bulundurmaktaydı. Buna ek olarak, tüm dünyada açık denizlerde bulunan gemilerin tonaj bazında %37'sini kontrol etmekte olan Avrupalı armatörler, açık deniz rüzgârı parkları ve bunların altyapılarının yapımı ve bakımı konularında oldukça güçlü bir konuma sahipler.

## AVRUPA'NIN ÖNCÜLÜĞÜNÜN DESTEKLENMESİ

Alan incelemesi yapılması, türbinler, dış aktarım ve bağlantı kablolarının kurulması, çalışan ve teçhizatların nakli ve olası alan düzenlemeleri kapsamında proje süresince yaklaşık 18 farklı deniz aracı türü kullanıldı. Her biri uzmanlık isteyen alanlar olan bu çalışmalarda gemi ile karada bulunan personelin de önemli bir ölçüde

işlerine hâkim olması gerekmektedir. Avrupalı denizcilik şirketleri günümüze kadar gerçekleştirilen birçok açık deniz rüzgârı projesinde önemli bir rol oynadı. 2019 yılının ortalarına kadar tüm dünyada toplam 5.500 adet türbin inşa edildi, bu türbinlerin önemli bir kısmı Avrupalı denizcilik firmaları tarafından kuruldu. Bu sektörün Avrupa ve uluslararası arenada büyüme gösterdiği göz önünde bulundurulduğunda, Avrupa'nın bu konudaki öncülüğünün sağlanması ve desteklenmesi AB politikalarının önceliği olmalıdır.

## AB'NİN AÇIK DENİZ RÜZGÂR ENERJİ STRATEJİSİ

Açık deniz rüzgârı teknolojisi fiyat açısından hızlı bir şekilde rekabetçi bir enerji kaynağına dönüşmüş olmakla birlikte, Paris Anlaşması kapsamındaki iklim hedeflerine ulaşılması konusunda Avrupa'ya önemli bir fırsat sunmakta. Avrupa Birliği'nin 2050 yılında sera gazı emisyonlarını sıfırlama hedefini gerçekleştirebilmesine yönelik olarak, Avrupa Komisyonu yaklaşık 450 GW (Gigawatt) açık deniz rüzgâr enerjisi üretilmesi gerektiği yönünde bir tahminde bulundu. Günümüzde ise Avrupa, 22GW açık deniz rüzgâr enerjisi sağlamakta. Fakat bu hedefin gerçekleştirilmesi çeşitli zorlukları da beraberinde getirecektir. Dolayısıyla Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association – ECSA); Avrupa Komisyonu'nun güncel Avrupa Yeşil Mutabakatı Sözleşmesi'nde açık deniz rüzgâr enerjisi teknolojisini tanımasını memnuniyetle karşıladı ve açık deniz rüzgâr gücü konusunda geleceğe yönelik stratejileri de takip ettiğini belirtti.

## AVRUPA İÇİN FIRSATLAR

ECSA, açık deniz rüzgâr enerjisinin geliştirilmesine yardımcı olunması yönünde özellikle Avrupa için birçok fırsatın bulunduğu altını çizdi. Söz konusu fırsatlar aşağıdaki şekilde sıralandı:

- Su üstüne kurulacak türbinlere yönelik koordineli bir şekilde gerçekleştirilecek

Ar-Ge ve AB projeleri aracılığıyla, Avrupa ülkeleri ve Avrupa'da bulunan şirketler arasındaki yenilikleri desteklemek,

- Avrupa'da bulunan denizcilik şirketlerinin, ulusal denizaşırı pazarlar da dâhil olmak üzere, küresel anlamda büyüyen pazarlara olan erişimini sağlama hususunda AB tarafından aralıksız destek sağlamak,
  - Avrupa ve çevre bölgelerdeki açık deniz rüzgâr enerjisinin gelişimini teşvik etmek amacıyla, elektrik ağı bağlantısını geliştirmeye yönelik AB iş birliğini desteklemek,
  - Hayati önem taşıyan deniz taşımacılığı rotaları, deniz trafiği ayırım şeması, demirleme alanları ve liman gelişimini sağlamanın yanı sıra, sınır ötesi iş birliği de dâhil olmak üzere AB Üye Devletlerinin denizcilik ile ilgili planlarında bulunan açık deniz rüzgâr teknolojisini teşvik etmek,
  - Rüzgâr santrallerinin yapımı ve bakımında görev alan deniz araçlarına ve personele yönelik uygulanabilir kuralları uyumlu bir hale getirmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) öncülüğünü yaptığı süreçlere yönelik AB desteğini sağlamak,
  - Açık deniz rüzgâr enerjisi projesi boyunca hizmet veren enerji tasarruflu ve çevre dostu deniz araçlarının kullanımını teşvik etmek,
  - Sera gazı salınımı yapmayan deniz araçları kullanımını ödüllendirmek,
  - (Sürdürülebilir gemi yakıtları gibi potansiyel uygulamalar ile birlikte) Rüzgâr enerjisini kullanma amacıyla yeşil hidrojen veya diğer "power to x" teknolojilerinin üretimi gibi yenilikçi yollara gidilmesi konusunda vurgu yapmak.
- Temiz bir enerji kaynağı olarak görülen açık deniz rüzgâr gücünün Avrupa ve tüm dünyada gelişmesinin desteklenmesi açısından önemli bir potansiyele sahip olan Avrupa açık deniz rüzgâr enerjisi sektörü, günümüzde teknolojik açıdan bakıldığında günümüzde tüm dünyada öncü olarak görülmekte. Avrupa denizcilik sektörü, açık deniz rüzgâr teknolojisinin küresel anlamda gelişme göstermesi konusunda yapıcı bir rol oynayacak. **(Kaynak: ECSA)**



# 2020 AVRUPA DENİZCİLİK GÜNÜ İPTAL EDİLDİ

Avrupa Denizcilik Günü her yıl 20 Mayıs'ta kutlanmakta ve Avrupa Birliği tarafından bu tarihlerde konferanslar düzenlenmekte. Yaklaşık 1.500 paydaşın katılımıyla mavi ekonominin kutlamalarına sahne olan konferans, denizcilik sektörü için önemli bir etkinlik olarak görülmekte.



Bu yıl Avrupa Komisyonu (European Commission – EC), Avrupa Denizcilik Günü'nü İrlanda'nın Cork şehrinde kutlamayı, bu etkinliğe denizcilik sektöründen birçok paydaşın ve çeşitli kuruluşların katılmasını planlıyordu. Fakat koronavirüs salgını ve sosyal mesafe kurallarından dolayı etkinliğin organizatörleri olan Avrupa Komisyonu, İrlanda Hükümeti ve Cork Belediye

Meclisi ortak bir karar olarak Avrupa Denizcilik Günü kutlamalarını iptal etti. Bu etkinliğin düzenlenmesi için emek veren tüm paydaşlara ve organizatörlere teşekkürlerini ileten Komisyon, İrlanda'nın sıcak ev sahipliğine tanıklık edemeyecekleri için üzgün olduklarını dile getirdi ve Cork şehrinin gelecekte bu etkinliğe ev sahipliği yapmasını umduğunu belirtti. Avrupa koronavirüs etkilerinden arındıkça güçlü, kapsamlı ve sürdürülebilir büyüme potansiyeline sahip olan mavi ekonomi, kıyı ve diğer bölgelerdeki ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesine yardımcı olacak.

## AVRUPA DENİZCİLİK GÜNÜ OKYANUSLARI ÖĞRENELİM KAMPANYASI

Avrupa Denizcilik Günü ve 8 Haziran tarihinde kutlanan Dünya Okyanus günü

kapsamında İrlanda Denizcilik Enstitüsü, 'Okyanusları Öğrenelim Kampanyası' aracılığıyla denizlerimiz, okyanuslarımız ve denizle olan bağımız vurgulanacak. Önümüzdeki 10 hafta boyunca İrlanda Denizcilik Enstitüsü ve ortakları bu konuda çeşitli haberler yayınlayacak ve çevrimiçi interaktif faaliyetler, videolar ve indirilebilir içerikler sunacak.

Söz konusu kampanya Avrupa Denizcilik Günü kapsamında ele alınması planlanmış olup, okyanuslardan elde edilen besinler, değişen okyanus iklimi, limanlar, deniz taşımacılığı ve deniz biyo-çeşitliliği gibi konular aracılığıyla okyanuslarımızın önemine ilişkin farkındalığı artıracak ve yerel, ulusal ve uluslararası iş birliklerinin önemi vurgulanacak.

**(Kaynak: Avrupa Komisyonu)**

# KARBONDİOKSİT EMİSYONLARINA İLİŞKİN İLK YILLIK RAPOR YAYIMLANDI

Avrupa Denizcilik Günü her yıl 20 Mayıs'ta kutlanmakta ve Avrupa Birliği tarafından bu tarihlerde konferanslar düzenlenmekte. Yaklaşık 1.500 paydaşın katılımıyla mavi ekonominin kutlamalarına sahne olan konferans, denizcilik sektörü için önemli bir etkinlik olarak görülmekte.



Avrupa Komisyonu, deniz taşımacılığından kaynaklanan karbondioksit emisyonlarına ilişkin ilk yıllık raporunu yayımladı.

Rapor, 2018 yılında Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area – EEA) içerisinde deniz taşımacılığı faaliyetlerinde bulunan 5.000 gros ton üzerindeki tüm gemilerin enerji verimliliği ve karbondioksit emisyonlarına ilişkin bilgileri kapsamakta. Bu rapora göre, 11.600 adet gemiden kaynaklanan emisyonların, 2018 yılı içerisinde 138 milyon ton karbondioksit emisyonuna sebep olduğu ifade edildi. Belirtilen bu rakam, tüm dünyadaki 5.000 gros ton üzeri ticaret gemilerinin ürettiği emisyonun %38'ine; toplam AB karbondioksit emisyonlarının ise %3,7'sine tekabül etmekte. Söz konusu

rapordaki veriler 2019 yılının Eylül ayında alınmış olup, karbondioksit emisyonlarını 2018 yılında THETIS-MRV'ye raporlayan şirketlerin verdikleri bilgilere dayanmakta. İnternet tabanlı bir sistem olan THETIS-MRV, 2015/757 sayılı yönetmelik kapsamında EU MRV (Avrupa Birliği Karbondioksit Emisyonu İzleme, Raporlama ve Onaylama) gereğince öngörülen iş akışı sürecini desteklemek amacıyla EMSA tarafından yönetilmekte. Bu sistem, gemilerden kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının ilk kez raporlanması ve yayımlanması açısından büyük bir öneme sahip. **(Kaynak: EMSA)**

# GELECEK NESİLLER İÇİN SIFIR EMİSYONLU DENİZ TAŞIMACILIĞI HEDEFİ

Avrupa deniz taşımacılığı sektöründe önemli yere sahip ve Waterborne Teknoloji Platformu (Waterborne Technology Platform) kapsamında ortak faaliyetlerde bulunan paydaşlar arasındaki bir ortaklık, yeni bir Araştırma ve İnovasyon Ortaklığı (Research and Innovation Partnership) kurulmasını talep etmekte.



Kurulacak yeni ortaklık, yedi yılı aşkın bir dönem boyunca geçerli olmak üzere araştırma ve inovasyon planı yürürlüğe koyacak ve 2030 yılına kadar tüm ana hizmetler ve gemi türleri için geçerli olacak sıfır emisyonlu deniz taşımacılığının uygulanabilirliğini gösterecek.

Horizon Avrupa Ortaklığında sunulan aday Sıfır Emisyonlu Deniz Taşımacılığı teklifi, Avrupa Komisyonu tarafından 27 Mayıs 2020 tarihinde yayımlandı ve önemli bir başarı ortaya koydu. Bu hedefin gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla yaz dönemi boyunca Stratejik Araştırma ve İnovasyon Gündemi (Strategic Research and Innovation Agenda – SRIA) geliştirilecek.

Yeşil Avrupa Anlaşması stratejisi ile bağlantılı olan söz konusu ortaklık, Avrupa'nın yenilik ve yeşil deniz taşımacılığı çözümleri gibi konularda olan öncülüğünün sürdürülmesine ve güçlendirilmesine katkı

sağlayacak. Ortaklığın ana hedefi 2030 yılından önce tüm gemi türleri ve verilen hizmetlere yönelik sıfır emisyon çözümleri üretmek olacak. 2030 yılına kadar üretilen söz konusu çözümler sayesinde, 2050 yılından önce sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına geçilmesi hedeflenmektedir.

Çeşitli zorlukları beraberinde getirecek olan Horizon Avrupa Ortaklığında sunulan aday teklif, hedefler, taahhütler ve sıfır emisyonlu deniz taşımacılığının gerçekleştirilmesi konusunda hayati öneme sahip Ortaklığın beklenen etkisini ortaya koyacak.

Waterborne Teknoloji Platformu Başkanı Henk Prins konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Gelecek nesiller için sıfır emisyonlu deniz taşımacılığının gerçekleştirilmesi konusunda söz konusu Ortaklık çok önemli bir yere sahiptir. Yeni yapılan gemiler ve mevcut gemilerin güçlendirilmesinin yanı sıra, Araştırma

ve İnovasyon Ortaklığı sayesinde iç sular, deniz ve okyanuslarda yapılan yolcu ve yük taşımacılığına yönelik çözümler de üretilecektir. Söz konusu Ortaklık, yük taşımacılığının karayolundan deniz taşımacılığına geçmesine ilişkin tasarlanan modele yönelik olarak da kolaylık sağlayacaktır. Gösterdiği tüm çabalar ve koordineli yaklaşım sayesinde Avrupa, sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına geçiş konusunda öncü bir rol oynamak için oldukça güçlü bir konuma sahiptir. Bir sonraki adım, Teklifte belirlenen hedeflere dayalı bir SRIA geliştirilmesi olacaktır.

Her ne kadar resmi karar Çok Yıllı Mali Çerçeve'nin (Multiannual Financial Framework) sonuçlarına göre belirlenecek olsa da, Waterborne Teknoloji Platformu 1 Ocak 2021 itibarıyla Ortaklığı başlatmak istemektedir."

**(Kaynak: [www.waterborne.eu](http://www.waterborne.eu))**



TURKEY  
T.C. Dışişleri Bakanlığı



**Simsekler**

GENERAL SHIP CHANDLERS &  
SHIP REPAIR INC.  
Since 1976

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



im pa ILS



TradeNet  
#52240



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



**Head Office :**

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

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

1 Ocak – 25 Haziran 2020 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. 1 Ocak – 25 Haziran 2020 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri dışında herhangi bir Memorandumda Türk Bayraklı gemi tutuklanması yaşanmamıştır.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	NİSAN 2020	MAYIS 2020	HAZİRAN 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

## YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2015-2020 HAZİRAN) \*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (HAZİRAN)
PARİS MOU	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (71 Denetleme)
TOKYO MOU	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (19 Denetleme)
BS MOU	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (122 Denetleme)
MED MOU	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (25 Denetleme)
USCG	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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





HAYDARPAŞA LİMAN HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

Güvenilir Ortak & Profesyonel Hizmet  
Reliable Partner and Professional Service

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



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

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

**MERKEZ OFİS:** DURLUPINAR MAH. YUMURTACI ABDİBEY CAD. TEKNİK YAPI CONCORD 1. ETAP A BLOK NO: 15 K: 6 D: 52 FİKİRTEPE / KADIKÖY / İSTANBUL  
TEL: +90 216 337 83 71 / [haydarpasa@limangumrukleme.com](mailto:haydarpasa@limangumrukleme.com)



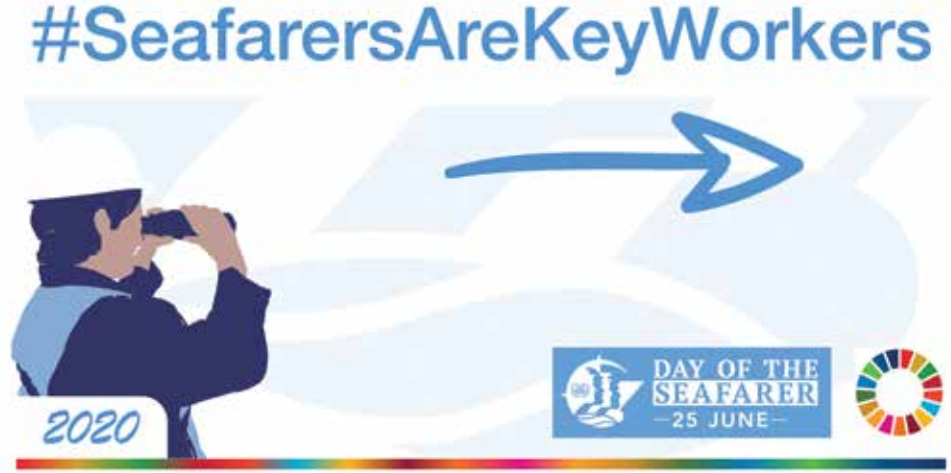
# “DENİZCİLER KİLİT ÇALIŞANLARDIR”

Birleşmiş Milletlere bağlı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2010 yılında 25 Haziran’ı denizcileri ve yaptıkları fedakarlıkları anımsamak adına Uluslararası Denizciler Günü ilan etti. Bu sene onuncusu kutlanan Uluslararası Denizciler Günü’nün bu seneki teması ise; “Denizciler kilit çalışanlardır” oldu.



COVID-19 salgınının ön cephesinde, gıda, ilaç ve tıbbi malzeme gibi hayati ihtiyaçların akışını sürdürmede önemli bir rol oynayan denizciler için kutlanan bu özel günde IMO herkesi, denizcileri kilit çalışanlar olarak tanımaya ve salgın sırasında tüm kilit çalışanlara açık destek, yardım ve seyahat olanakları sunmaya çağırdı. IMO websitesi üzerinden; “Denizciler, COVID-19 salgınının ön cephesinde, gıda, ilaç ve tıbbi malzeme gibi hayati ihtiyaçların akışını sürdürmede önemli bir rol oynuyorlar. Bununla birlikte, kriz denizciler için liman erişimi, yeniden tedarik, mürettebat değişimi ve ülkelerine geri dönüş konusundaki belirsizlikler ve zorluklar da dahil olmak üzere, zor çalışma koşullarına yol açtı” şeklinde bir açıklama yayınladı.

Uluslararası Denizciler Günü’nün amacı topluma ve dünya ekonomisine katkılarından dolayı deniz emekçilerine teşekkür etmek. Bu özel günde ayrıca denizcilerin işleri sırasında aldıkları riskleri ve yaptıkları fedakarlıkları anımsayıp, denizcilerin hayatımızdaki önemini görebilmek amaçlanmıştır. On senedir olduğu gibi bu sene de dünyanın pek çok yerinde insanlar, denizcilerin karşılaştıkları zorlukları anlayarak gösterdikleri özveriden dolayı onları takdir etmektedir. IMO



yaptığı açıklamada birçok denizcinin aylardır evlerinden uzakta ve seyahat kısıtlamaları nedeniyle evlerine ne zaman dönebileceklerinden emin olmadıklarını belirtip, herkesi pandeminin üstesinden gelebilmek için hayatımızın çok önemli bir parçası olan denizcilerin özveri ve yeteneklerini tanımaya davet etti.

## DENİZCİLER BU KÜRESEL MÜCADELEDE ÖN SAFLARDALAR

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, Denizciler Günü için yayınladığı mesajında denizcilerin başardıkları eşsiz ve esaslı çalışmalara vurgu yaptı. “Tıpkı diğer kilit çalışanlar gibi denizciler de bu küresel mücadelede ön saflardalar. Teşekkürlerimizi hak ediyorlar. Fakat ayrıca sadece salgın sırasında değil, her zaman her yerde hükümetlerin hızlı ve kararlı insani eylemlerine ihtiyaçları var ve bunu hak ediyorlar.”

Bu yıl IMO bu özel günü “Denizciler Kilit Çalışanlardır” sloganıyla kutladı. Bununla ilgili başlatılan sosyal medya kampanyasında dünyanın dört bir yanındaki denizciler #SeafarersAreKeyWorkers etiketiyle Uluslararası Denizciler Günü’nü kutlarken pek çok sosyal medya kullanıcısı da denizcileri bu etiket üzerinden

destekledi. IMO etkinlikler kapsamında bu etiketin kullanıldığı posterler de hazırlandı. Bu sene yapılan bir diğer önemli etkinlik ise IMO’nun herkese açık bir şekilde 26 Haziran tarihinde düzenlediği “Denizciler Kilit Çalışanlardır: Taşımacılık İçin Elzem, Dünya İçin Elzem” başlıklı webinar oldu. Global pandemi krizinden ötürü internet üzerinden gerçekleşen konferansta IMO Genel Sekreteri Kitack Lim’nin konuşmasını Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri Guy Platten ve Uluslararası Ulaşım Çalışanları Federasyonu Genel Sekreteri Stephen Cotton’ın konuşmaları takip etti.

Stella Maris Güneydoğu Asya Bölge Koordinatörü Paulo Prigol ve Hollanda Armatörler Birliği Operasyon Sorumlusu Niels van de Minkels’in onar dakikalık konuşmalarının ardından yapılan soru&cevap etkinliğiyle birlikte bir saatlik webinar sonlandı.

COVID-19 sebebiyle sosyal medya ve webinar çalışmalarıyla kısıtlı kalan etkinlikler internet üzerinden çok ses getirdi. “Denizciler Kilit Çalışanlardır” sloganıyla sosyal medyada başlatılan kampanyaya pek çok denizci ve denizci sosyal toplum kuruluşu da destek verdi.



# TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



**TEMAR DENİZCİLİK**  
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

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

## HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

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

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

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



**AKARYAKIT**



**BOYA**



**YAĞ**



**ULAŞILABİLİR**

## ŞUBELER VE MAĞAZALAR



### Merkez Ofis

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



### Trabzon Mağaza

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



### Teos Marina

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



### Sarıyer Ofis

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



### Tuzla Mağaza

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



### Akçakoca İstasyon

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

# DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NE ÜNAL BAYLAN GETİRİLDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndaki görev değişiminden sonra vekaleten yürütülen Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne de Ünal Baylan getirildi.



28 Mart 2020'de Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı görevine getirilen Adil Karaismailoğlu'ndan sonra bir değişiklik de Ulaştırma ve

Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nde yaşandı. Görevi vekaleten yürüten Ahmet Selçuk Sert'in yerine Ünal Baylan getirildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne atanan Ünal Baylan, devir teslim töreninde görevi Ahmet Selçuk Sert'ten devraldı. Gerçekleşen törende Ahmet Selçuk Sert ve Ünal Baylan birbirlerine başarı temennilerinde bulundu. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun da törende hazır bulundu. Bu arada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Denizcilik Genel Müdür Yardımcılığı görevine de Burak Aykan getirildi.

## ÜNAL BAYLAN KİMDİR?

Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2003 Güverte Mezunu olan Kaptan Ünal Baylan, Denizcilik Müsteşarlığı'nda denizcilik uzmanı olarak işe başladı. En son Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdür Yardımcılığı görevinde bulunuyordu. Ünal Baylan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda açık bulunan Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne 15 Haziran 2020'de atandı.

# TÜRKİYE'NİN EN ÖNEMLİ ASKERİ DENİZCİLİK İHRACATI

Türkiye'nin en önemli savunma ihracatı olan Pakistan MİLGEM Projesi'ne yönelik yurt içinde önemli bir anlaşma imzalandı.



STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. (STM) tarafından yapılan açıklamaya göre, şirket ile Askeri Fabrika ve Tersane İşletme A.Ş. (ASFAT) arasında Ana Tahrik Sistemi tedariki ve entegrasyonuna yönelik mühendislik çözümleri konusunda anlaşma imzalandı.

Gemilerin en önemli platform sistemlerini oluşturan ana tahrik sistemleri, gemilerin hareketini sağlıyor. STM sorumluluğunda gerçekleştirilecek çözüm sayesinde Pakistan Donanması, günümüz teknolojik yenilikleriyle gücüne güç katacak.

## STM, ULUSLARARASI TECRÜBESİYLE KATKI SAĞLAYACAK

ASFAT ana yükleniciliğinde Pakistan Deniz Kuvvetleri için üretilecek MİLGEM korvetlerinin inşası İstanbul Tersanesi Komutanlığı ve Karaçi Tersanesi'nde yapılacak. STM, Türkiye'nin en önemli askeri denizcilik ihracat projesine uluslararası tecrübesiyle katkı sağlayacak.

STM, yurt içinde Türk Donanması'nın ihtiyaçları için geliştirilen MİLGEM Projesi'nde de kritik görevler üstlendi. Mühendislik deneyimiyle Türk sanayisinin azami katılımını sağlayarak yerlileştirmeye önemli katkılar sundu.



# ENERGY



## Kaliteyi Seçin

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



[www.energypetrol.com](http://www.energypetrol.com) • [energy@energypetrol.com](mailto:energy@energypetrol.com)

**ENERJİ PETROL A.Ş**

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

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: [energy@energypetrol.com](mailto:energy@energypetrol.com)

# CRUISE GEMİLERİNİN OPERASYON DURDURMA KARARI 31 TEMMUZ'A UZATILDI

Pandemi sürecinin getirdiği zorluklar ve hâlâ dünyanın birçok bölgesinde devam eden önemli seyahat kısıtlamalarının devam etmesi sebebiyle MSC Cruises daha önce aldığı filo çapındaki operasyon durdurma kararını 31 Temmuz 2020'ye kadar uzattığını açıkladı.



MSC Cruises, bu tedbirden etkilenen konuklarına, 2021 yılının sonuna kadar geçerli olmak üzere, iptal edilen seyahatleri için ödedikleri tutarın tamamını, gelecekte yapılacak olan - herhangi bir gemi ve herhangi bir rota için - seçtikleri bir yolculuğa gelecek seyahat kredisi olarak aktarma fırsatı sunuyor. Konuklar, gelecek seyahat kredisi kuponlarını 21 Haziran'dan itibaren kullanmaya başlayarak yolculuklarını kendilerine uygun bir zamana yeniden programlayabilecek.

Buna ek olarak, 1 Ağustos ve 31 Ekim 2020 tarihleri arasındaki tüm rezervasyonlar da "Esnek Seyir Programı"na dahil edilerek, konukların seyahatlerini 31 Aralık 2021 tarihine dek, orijinal seyir tarihinden 48 saat öncesine kadar veya Fly & Cruise paketleri için uçuş tarihinden 96 saat öncesine kadar gelecekteki bir tarihe yeniden planlamasına olanak tanımış olacak. MSC Cruises ayrıca, şu anda yapım aşamasında olan iki yeni gemisi ve yeni limanların da dahil edildiği bir dizi zenginleştirilmiş rotalarını içeren yeni 2021 Yaz Programını da yeniden duyurdu. 2021 yaz sezonunda MSC Cruises'ın halen yapım aşamasında olan iki yeni gemisi MSC Virtuosa ve MSC Seashore'un

da dahil olduğu 19 gemiden oluşan filosunun tamamı faaliyette olacak. 2020/21 kış sezonundaki kısa dönemli operasyonlarına, aşamalı olarak, doğru zamanlama ve bölgeye göre değişiklik gösteren ilgili ulusal ve uluslararası sağlık otoritelerin talimatlarına uygun olarak devam edecek olan MSC Cruises, misafirlerinin yaptırdıkları rezervasyondan, yolculuklarının sonuna dek tüm süreci kapsayan deneyimler için, özellikle sağlık ve güvenliğe odaklanan yeni bir operasyon protokolünü duyurdu. Gianni Onorato, CEO, MSC Cruises, "Operasyonlarımızın durdurulmasını uzatma kararını alırken, misafirlerimizin seyahat hayallerini ve gelecek yılki tatillerini planlama isteklerini bildiğimiz için de geleceğe bakmamız önemlidir. Bu sebeple, 2021 için yaz rotalarımızı da kesinleştirdik" diye konuştu.

Onarato, "Kısa dönemli" diyerek ekledi, "Gemilerimiz, zamanı geldiğinde, aşamalar halinde, bölgelere göre değişiklik gösteren ilgili ulusal ve uluslararası sağlık ve diğer düzenleyici otoritelerin rehberliğine ek olarak yakında açıklayacağımız sağlık ve güvenliğe odaklanan yeni bir işletim protokolünün desteği ile hizmete geri dönecek. Bu şekilde, kademeli olarak

tüm gemilerimiz, 2021 yaz sezonunun başlangıcına kadar denizlere dönecek."

Şirket filosunda bulunan 17 geminin yanı sıra, halen yapım aşamasında olan MSC Virtuosa ve MSC Seashore dahil toplam 19 adet gemi ile MSC Cruises 2021 Yaz programlarının öne çıkanları şu şekilde;

MSC Cruises 2021 yaz programları, konuklara çok fazla seçenek ve esneklik sunmakta, bu nedenle bir konuk tatilinden ne isterse istesin, herkesin güvenle rezervasyon yapabilmesi için farklı seçenekler bulunmaktadır.

- 3 veya 4 gecelik mini yolculuklardan, standart 7 gecelik yolculuklara veya 9, 11 ve 14 gecelik daha uzun yolculuklara kadar herkese uygun farklı seyahat süreleri
- Daha geleneksel ve sevimli gemilerden, bol miktarda açık alana sahip büyük ve modern gemilere kadar konukların seçim yapabilecekleri 19 gemi
- Konukların seyahat etmek istedikleri, kendileri için en uygun ve en kolay ulaşabilecekleri çok sayıda biniş limanları

Büyüleyici rotalara ek olarak, MSC Cruises, ödüllü bir aile seyahat deneyimi, dünya standartlarında eğlenceler, uluslararası mutfaklardan muhteşem lezzetler, konforlu ve ferah kabinlere sahip modern gemiler, çok sayıda ortak alan ve son teknoloji hizmetler sunmakta. Fantasia, Meraviglia ve Seaside sınıfı gemilerde bulunan MSC Yacht Club deneyimi ile de daha fazla kişisel hizmet ve özel ayrıcalık arayan misafirlerin tercihleri de göz önüne alındı.





**YANMAR**

TICARI MARIN

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

250-500HP



500-1500 HP



30-250HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



# **Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol**

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

**Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi**

[www.yanmar.eu](http://www.yanmar.eu)  
[www.yanmar.com](http://www.yanmar.com)



# BAKAN KARAIŞMAİLOĞLU SANMAR'DAKİ KAYNAK TÖRENİNE KATILDI

SANMAR'ın, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edeceği iki adet eskort römorkörün omurga kaynak töreni Yalova Altınova'da bulunan tersanesinde gerçekleştirildi. Törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da katıldı.



SANMAR Tersanesi'nin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen iki adet eskort römorkörünün omurga kaynak törenine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Yalova Valisi



belirten Karaismailoğlu, daha sonra gemi kurtarma, hazırda bekleme, refakat, römorkörcülük ve yangın söndürme hizmetlerinde kullanılacağını kaydetti. Bakan Karaismailoğlu, bugün ilk kaynağı yapılacak römorkörlerin



limanlarımıza gelen tüm gemiler, 1000 deniz mili mesafeden kontrol edilmektedir. Bu sistemle aynı zamanda, dünyanın neresinde olursa olsun Türk bayraklı gemilerin takibi sağlanmaktadır. Ankara'daki Ulusal



Muammer Erol, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Yardımcıları ile denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

## RÖMORKÖRLER 14-16 AYDA TAMAMLANACAK

Törende Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu yaptığı konuşmada, söz konusu römorkörlerin yapımları tamamlandığında, her geçen gün yükü artan Türk boğazları bölgesinde ve ihtiyaç duyulan her yerde hizmet vereceğini söyledi. Römorkörlerin, 14-16 ayda tamamlanmasının öngörüldüğünü



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, temel faaliyetlerinden birisi olan deniz trafiğini anlık olarak izleyip, can ve mal güvenliğini en üst seviyede sağlamaya yönelik çalışmalara destek olacağını vurgulayarak, şöyle konuştu: "Kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin artırılması amacıyla gemi takip ve kontrol sistemlerini kurduk. Bunun yanında Ankara'da kurulmuş olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) bileşenlerinden oluşan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) 14 Mayıs 2019'da kuruldu. Diğer yandan, Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) Sistemi 2009 yılında kurulmuş olup



Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) ile Türk Arama Kurtarma Sahası içerisinde seyir yapan gemiler anlık olarak izlenmektedir. Bakanlığımız tarafından 2019'da Tekirdağ'da kurduğumuz Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi de başarı ile çalışmaktadır. Ülkemizdeki tersanelerimizin gelişimi de hızla devam etmektedir. Bugün tersane sayımız 83, yıllık üretim kapasitemiz 4,53 milyon DWT'dir."

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar da iki römorkörün yapımının tamamlanmasıyla kurumun daha da güçleneceğini söyledi. Sanmar Tersanecilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün ise söz konusu



römorkörleri yapmaktan mutluluk duyduklarını dile getirdi. Konuşmaların ardından Bakan Karaismailoğlu, römorkörler için temsili kaynak yaptı.

#### SANMAR TERSANESİ 40 YILDIR RÖMORKÖR ÜRETİYOR

Türkiye'nin dünyaca ünlü römorkör üreticisi ve işletmecisi olan Sanmar Tersaneleri, uzun ve rekabetçi bir ihale hazırlık sürecinin ardından, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından 4 adet Acil Müdahale Römorkörü Alımı İşi kapsamında düzenlenen ihale neticesinde, 2 adet 90 ton çeki gücüne sahip römorkörün inşası için en iyi teklifi vererek ihaleye konu bu işin yüklenicisi olmaya hak kazandı. Seçilen dizayn, 29.40 metre uzunluk ve 13.30 metre genişliğe sahip Sanmar BİGAÇAY SERİSİ, Robert Allan Ltd. ve Sanmar Tersaneleri'nin sıkı iş birliği ile ortaya çıkmış özel bir dizayn olup 90 Ton'luk çeki kapasitesine sahip. Bigaçay Serisi tekneler, çok talep gören RAStar klas teknelerin ergonomisini taşıırken aynı zamanda yüksek performans da sağlayabilecek şekilde geliştirildi.

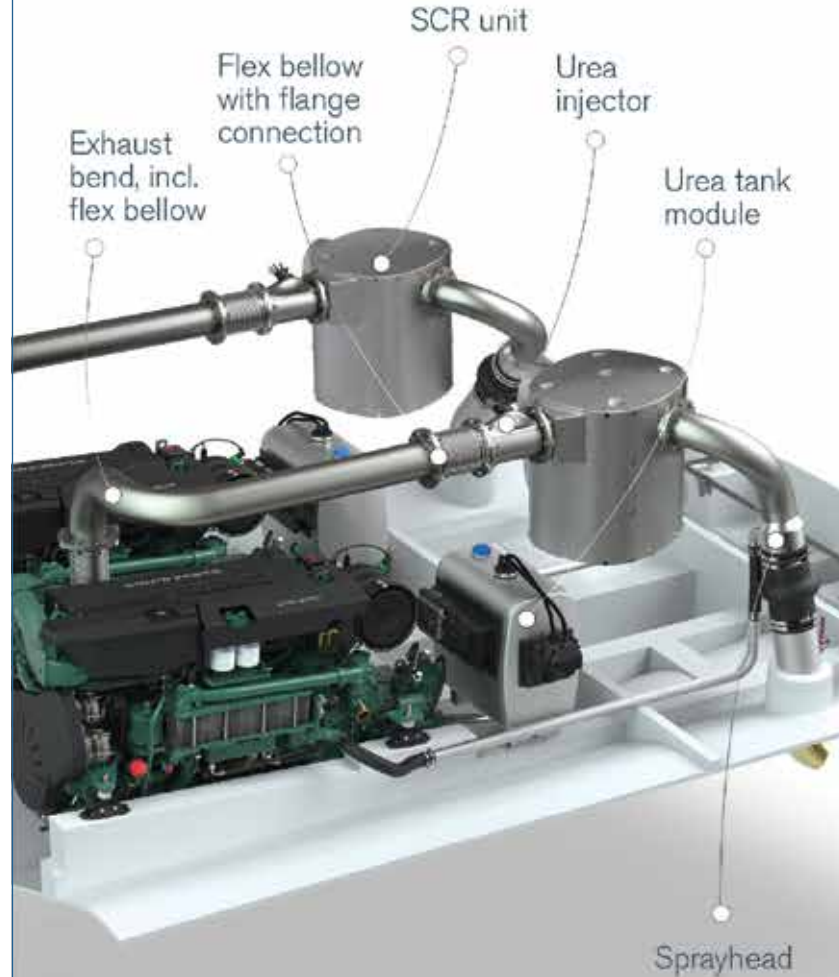
Sanmar Tersaneleri'ni bu ihalede başarıya ulaştıran detaylar arasında, üst düzey imalat teknikleri ve alanında uzmanlığı ile imalat maliyetlerini düşürebilmesi ve konuya hâkim müşterinin özel taleplerini de karşılayabilecek kavrayışta ve yeterlilikte olması yer alıyor. 29,40 metre uzunluğa, 13,30 metre genişliğe ve 6,0 metre maksimum su çekimine sahip bu tekneler, 90 ton çeki gücünü her biri 2880kW güç üreten 2 adet yüksek devirli MTU 16V4000M73L ana makine ile sağlayacak. Römorkörcülük hizmetlerinin yanı sıra, refakat hizmetleri ve de 2500 m3/saat'lik yangın pompası vasıtasıyla yangın söndürme hizmeti ile de kıyıların ve boğazların güvenliğine katkı sağlayacaklar.

Dizayn aşamasında gürültü ve titreşim etmenlerinin en düşük seviyelere çekilmesi ve mürettebat güvenliğinin ve konforunun en üst düzeyde tutulması hususlarına çok ciddi özen gösterildi.

Bu tekneler baş ve kıç üzeri operasyonlar, eskort ve kılavuzluk operasyonları için başta eskort vinç ve acil çeki operasyonları için kıçta çeki kancası ile donatıldı. Yüksek eskort çeki performansı ve yüksek stabilite sağladığı kanıtlanmış olan bordodan genişleyen benzersiz tekne formu ile yüksek performanslı ASD römorkör olan RAStar klas eskort/açık-deniz terminal römorkörü bu alanda isim yaptı.

Sanmar Tersaneleri, 40 yılı aşkın bir süredir römorkör üretiyor. Yurt içinde ve yurt dışında bir marka olarak anılan Sanmar 250'nin üzerindeki römorkör üretiminden aldığı tecrübe zenginliği ile hem ulusal, hem de uluslararası sulardaki operasyonlarda boy göstermeye devam ediyor. Sanmar bu iki römorkör ile de Kıyı Emniyeti Müdürlüğü filosuna önemli katkılarda bulunacak.

# VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

# TÜRK LOYDU İÇİN BÜYÜK GURUR

Türk Loydu Vakfı'nın doktora tez çalışmasını desteklediği İTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümü Araştırma Görevlisi Cihad Delen, The Royal Institution of Naval Architects tarafından Wakeham Ödülü'ne layık görüldü.



Katkı ve desteklerinden ötürü Türk Loydu'na teşekkürlerini sunmak üzere genel merkeze ziyarette bulunan Cihad Delen'e, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu tarafından kazandığı ödül ve Türk gemi inşaatı ve denizcilik sektörüne sağladığı uluslararası akademik katkıdan dolayı bir başarı plaketi verildi.

Türk Loydu Vakfı akademik bursiyerlerinden İTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümü Araştırma Görevlisi Cihad Delen, gemi inşaatı ve denizcilik alanında uluslararası üne sahip, Londra merkezli The Royal Institution of Naval Architects tarafından her yıl 35 yaş ve altındaki bir bilim araştırmacısına verilen "Wakeham Ödülü"nü, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şakir Bal danışmanlığında hazırladığı makalesiyle

almaya hak kazandı. Aldığı ödül sonrası Türk Loydu'nu ziyaret eden Cihad Delen için plaket töreni düzenlendi.

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu ve Yönetim Kurulu Üyesi Prof. Dr. Hakan Akyıldız'ın katıldığı plaket töreninde, Cihad Delen'e Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu tarafından Türk denizciliğine uluslararası katkı sağladığı için bir başarı plaketi verildi.

Plaket töreninde bir konuşma yapan Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu; Türk Loydu Vakfı'nın faaliyet alanları kapsamındaki karşılıksız burs, akademik destek ve eğitim yardımlarının, ülkemize yararlı insan kaynağı yetiştirilmesine katkı sağlamak yoluyla, toplumsal sorumluluğumuzun yerine getirilmesini amaçladığını belirtti.

Melikoğlu, Türk Loydu Vakfı akademik bursiyerlerinden İTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümü Araştırma Görevlisi Cihad Delen'in İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şakir Bal danışmanlığında hazırladığı makalesiyle "RINA Wakeham Prize" ödülünü kazanması sebebiyle gurur duyduklarını ifade etti.

Melikoğlu, ödüle konu olan akademik çalışmanın, Türk Gemi İnşaatı alanına katkıları olan, İTÜ Makina Fakültesi Gemi İnşaatı Kurucu Kürsü Başkanlığı görevini yapan ve ülkemizdeki ilk gemi inşaatı profesörü unvanına sahip Prof. Telfer'in çalışmalarını günümüze de taşıdığı için önemli olduğunun altını çizdi.

Plaket töreninde bir açıklama yapan Cihad Delen; "Royal Institution of Naval Architects tarafından 35 yaş altı en iyi araştırmacılar için verilen Wakeham Ödülü'ne, Prof. Dr. Şakir Bal ile birlikte hazırladığımız ve 2019 yılında yayımlanan "Telfer's GEOSIM Method Revisited By CFD" başlıklı akademik çalışmayla layık görüldüm.

Bu çalışmanın başlıca motivasyon kaynağı, Türk Gemi İnşaatı alanında hatırı sayılır katkılara sahip Prof. Edmund Victor Telfer'in değerlerini hatırlatmak ve çalışmalarını günümüze taşımaktır.

Dolayısıyla bu çalışma 1946-1951 yılları arasında İTÜ Makina Fakültesi Gemi İnşaatı Kurucu Kürsü Başkanlığı görevini yapan ve ülkemizdeki ilk gemi inşaatı profesörü unvanına sahip Prof. Telfer'in aziz hatırasına adanmıştır" diyerek, akademik çalışmalarına destek olan Türk Loydu Vakfı'na teşekkür etti.



# TURMEPA EĞİTİMLERİ EBA'DA!

25 yıldır denizler ve deniz ekosisteminin korunması için çalışan TURMEPA, eğitim faaliyetlerinin sınırlarını genişletiyor, dijital içerikleri ile uzaktan eğitim sürecinde de deniz severlerin yanında olmayı sürdürüyor.



Kimsenin daha önce bu boyutta deneyimlemediği bir salgın dönemini beraber yaşıyoruz. TURMEPA böylesi bir dönemde dahi hiç durmadı, aksine hızlandı. İş modellerini güncelledi, hızlı bir şekilde dijitalleşti. Tüm çalışmalarını online'a aktardı. Özverili çalışmalarının meyvelerini de toplamaya başladı. Covid-19 sürecinde tamamı TURMEPA çalışanları tarafından hazırlanan 11 adet online eğitim videosu, Milli Eğitim Bakanlığı Eğitim Bilişim Ağı (EBA) tarafından onaylanarak sisteme yüklenme kararı alındı.

Zengin bir içerik sunuluyor, eğitim videoları; ekosistem, denizler ve su kaynaklarının önemi, Türkiye'nin denizleri, Sıfır Atık, Sıfır Atık Mavi, geri ve ileri dönüşüm konularını kapsıyor. Türkiye denizlerinin coğrafi özellikleri, denizlerin ürettiği oksijen ve besin kaynakları, denizlerin yararları, deniz canlıları, denizdeki besin ve mineraller ile kullanılabilir su kaynakları hakkında bilgiler veriliyor.

Bireylerin günlük yaşamlarında evde, okulda israfı önlemeleri, doğal kaynakları doğru kullanmaları üzerine kurgulanan Sıfır Atık Felsefesi anlatılıyor. Karada yapabileceklerimizin yanı sıra denizlerimizi ve su kaynaklarımızı korumayı amaçlayan Sıfır Atık Mavi de ele alınıyor. Eğitimlere ilkökul, ortaokul ve lise öğrencileri erişebiliyor. Eğitim videolarına ulaşmak için [www.turmepa.org.tr](http://www.turmepa.org.tr) dernek adresinde "Eğitimlerimiz" bölümünü veya <https://www.turmepa.org.tr/egitimlerimiz/turmepa-egitimi> adresini ziyaret edebilirsiniz.

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

*Your Safety Partner in TURKEY*

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

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# FABRİKA TROL BALIKÇI GEMİSİ DENİZE İNDİRİLDİ

Tersan Tersanesi'nin Rusya'nın Okeanrybflot Firması için inşa ettiği, NB1096 yeni inşa No'lu, Georgiy Meshcheryakov isimli fabrika trol balıkçı gemisinin denize iniş töreni gerçekleştirildi. Törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da katıldı.



Tersan Tersanesi'nde, Rus Okeanrybflot firması için üretilen "Georgiy Meshcheryakov" isimli fabrika trol balıkçı gemisinin denize indirilmesi töreni gerçekleştirildi. Törene, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Yalova Valisi Muammer Erol, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Yardımcıları ile denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.



da bir konuşma yaptı. Ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye geldi.

## "OLMAZSA OLMAZ BİR SEKTÖR OLDUĞUMUZU GÖSTERDİK"

Tamer Kıran, denize indirme törenlerinin gemiler için doğum anlamına geldiğini söyledi. Denizcilik sektörünün, Türkiye'de Gayrisafi Milli Hasıla'ya yaklaşık yüzde üç katkıda bulunan, gemi inşa ve yan sanayi sektörünün de bunun yaklaşık dörtte birine katkı sağlayan bir sektör olduğunu kaydetti. Denizcilik

etmesinin ancak denizcilik sektörünün sağlıklı bir şekilde yürümesiyle mümkün olacağını kaydetti. Tamer Kıran sektör olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nu, her zaman denizcilik sektörünün yanında görmeyi arzu ettiklerini belirtti.

## "ÜSTÜN TEKNOLOJİYE SAHİP YENİ NESİL BİR GEMİ"

Tamer Kıran'ın ardından söz alan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Türkiye'nin önemli gemi inşa sanayi bölgelerinden biri olan Marmara'nın incisi Yalova'da bulunmaktan büyük bir memnuniyet duyduğunu belirtti. Karaismailoğlu, bugün 24 bin kişiye istihdam sağlayan 38 gemi yan sanayi tesisiyle gemicilik sektöründe önemli bir yere sahip olan Yalova'da gurur verici bir ana şahit olduklarını belirterek, "Tersan Tersanesi'nde üretilen fabrika trol balıkçı gemisini denize indirmenin mutluluğunu beraber paylaşacağız. Denizle buluşturacağımız fabrika trol balıkçı gemisi 108 metre uzunluk, 20 metre genişliğinde soğuk kış şartlarında dahi operasyon kabiliyeti olan üstün teknolojiye sahip yeni nesil bir gemi.

8300 groston 16 deniz mili operasyon hızında ve 150 kişilik yaşam mahalli kapasitesi ile mürettebatı ve fabrika çalışanlarına üst seviyede konfor sağlayacak nitelikte bir gemidir" diye konuştu. Karaismailoğlu, "Gemi inşa sanayimiz her geçen gün yetkinliklerini artırmakta, önemli bir değer olarak yükselmektedir. Şunu memnuniyetle ifade etmek isterim ki Türk gemi sanayi en son teknolojileri kullanan, çevre duyarlılığı yüksek, yüksek kaliteyi hedefleyen, bilgi birikimi ve



Tersan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Osman Nurettin Paksu'nun açılış konuşmasının ardından Okeantybflot Firması'ndan Sergey Kislov

sektörünün, pandemi dönemi sürecinde olmazsa olmaz sektörlerden biri olduğunu gösterdiğini belirten Tamer Kıran, tedarik zincirinin kesintisiz devam





# ARKAS LOJİSTİK'TEN DEMİR YOLUNDA ÖNCÜ BİR HAMLE DAHA

Arkas Lojistik, Çin-Türkiye Demir İpek Yolu'ndan Avrupa'ya Marmaray bağlantısı ile servis başlattı. 2017 yılında BTK (Bakü-Tiflis-Kars) demiryolu hattında ilk demiryolu taşımasını başlatan Arkas Lojistik, Çin-Türkiye Demir İpek Yolu'nda Marmaray bağlantısı ile transit olarak Avrupa'ya yük taşımaya başladı.



Marmaray'da kıtalar arası yük taşımacılığının başlamasıyla birlikte Çin-Avrupa koridorundaki demir yolu taşımalarına başlayan Arkas Lojistik, 18 günlük transit süreyle yükleri Çin'den Türkiye'ye ve Türkiye'den Marmaray bağlantısı ile Avrupa'ya taşıyor. Haftada bir yapılması hedeflenen servisin sıklığı potansiyele bağlı olarak artırılabilecek.

Servisin kesintisiz hatla ihracatın artmasına ve hızlanmasına katkı sağlaması bekleniyor. Arkas Lojistik CEO'su Onur Göçmez, "Marmaray'da yük taşımacılığının başlaması aslında varlığının ve fonksiyonunun önemini daha çok gösterecek. Sektörün uzun zamandır beklediği bir durumdu. Demir yoluna öncü yatırımlar yapan bir kurumuz. Bu noktada çok kritik ve Arkas Holding'in çok önemseydiği bir konu da kara terminalleri. Kara terminalleri; demiryolu, deniz yolu ve kara yolunun aynı anda hat mantığında

birleşmesini ve oradan dağıtımın yapılmasını sağlayacak. Arkas olarak Duisport ortaklığıyla Kartepe Köseköy'de yapımına başladığımız kara terminali Railport da bu bakımdan önemli ve Marmaray'a entegre olacak. Bu günümüz şartlarına uygun şekilde hem temassız operasyonu destekliyor hem de lojistik açısından yeni dünyada Türkiye'nin bir paya sahip olmasını sağlayacak" dedi.

## ÇİN-TÜRKİYE DEMİR İPEK YOLU'NDAN AVRUPA'YA KAPIDAN KAPIYA TAŞIMA

Arkas Lojistik'in demir ipek yolu servisindeki hat Çin'in XI'AN kentinden başlıyor. Kapıdan kapıya taşıma yapılan bu serviste Arkas Lojistik XI'AN istasyonuna kadar ön taşımaları da gerçekleştiriyor. Hat, XI'AN'dan Kazakistan'a ulaşarak Hazar kıyısındaki Aktau Limanı'na varıyor. Buradan Bakü, Tiflis ve Kars güzergahıyla Türkiye'ye



ulaşılıyor. Kars üzerinden İzmit'e bağlanıyor ve Marmaray'ı takiben Avrupa'ya uzanıyor.

## DEMİR YOLUNDA İLKLERİ BAŞLATTI...

Filosunda bulunan 700'den fazla vagon ile Türkiye'nin en önemli sanayi kentlerinden limanlarına ithalat ve ihracat konteyner demir yolu taşımaları yapan Arkas Lojistik, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattı'nda Türkiye'den ilk trenini yükleyerek tarifeli seferleri başlatan şirket olmuştu. Yakın zamanda da Kırgızistan'ın Oş şehrine 30 vagon ve 60 konteynerden oluşan alimünyum elektrik kablosu taşıyan Arkas Lojistik, böylelikle yaklaşık 5.500 km mesafeye Türkiye'den tek seferde ilk ihracat trenini çıkaran şirket olarak öne çıkmıştı.





20  
METRE DRAFT



980 METRE  
YANAŞMA RIHTIMI



SON TEKNOLOJİ  
VİNÇ VE ELLEÇME  
EKİPMANLARI



KAPALI, AÇIK DEPOLAMA  
ANTREPO SAHALARI VE  
HUBUBAT SILOLARI

+90 362 266 43 55 

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

[info@yesilyurtliman.com](mailto:info@yesilyurtliman.com) 

 **YEŞİLYURT**  
LIMAN

Organize Sanayi Bölgesi Kutlukent/SAMSUN 



# ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI'NDAN SEVİNDİREN HABER

Koronavirüs salgını sebebiyle uzun süredir gemilerde mahsur kalan gemiadamları için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan sevindiren haber geldi.



Uzun süredir denizlerde olan gemiadamlarının gemilerden inebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan onay çıktı. Türk limanlarında ve

boğazlarda personel değişimi yapılmasının önü açıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 24 Haziran tarihli yazısında Türk limanlarında ve Türk Boğazlarında Serbest Pratik verilen gemilerde hasta çıkarma, Türk ve yabancı personel değişimi işlemleri ile tamir, bakım, su/kumanya/yakıt ikmali ve benzeri nedenlerle temas işlemlerinin yapabileceği, Türk Boğazlarından transit geçen veya Türk limanlarında uğraksız geçiş yapan gemilerden ilgili Sahil Sağlık Denetleme Merkezinin izin ve gözetiminde hasta çıkarma, personel değişimi işlemleri ile tamir ve su/kumanya/yakıt ikmali gibi benzeri nedenlerle temas işlemleri yapılabilmesi, personel değişimi işlemlerinde gemiden ayrılacak ve katılacak personelin sağlık

durumlarının kontrol edilerek sağlık riski taşımayan personelin gemiden ayrılması ve katılmasına izin verileceği belirtildi.

Bakanlık ayrıca, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne (MLC 2006) uygun olarak iş sözleşmesi olmayan (süresi biten veya azami kontrat süresi aşıl原因) gemiadamlarının yurda dönüşlerinin ilk fırsatta sağlanması konusunda hassasiyet gösterilmesi gerektiğinin altını çizerek dönüşün mümkün olmadığı durumda sebep ve kanıtlarıyla birlikte kayıt altına alınması ve geminin sonraki seferlerine bağlı olarak yapılacak güncel planlamanın Liman Devleti Denetim Uzmanlarına sunulmak üzere hazır bulundurulması, maaş ödemelerine hassasiyet gösterilmesi konusunda uyarıda bulundu.

# TÜRKİYE MAVİ BAYRAK'TA ZİRVEYİ KORUMAYA DEVAM EDİYOR

Uluslararası Çevre Eğitim Vakfının (FEE) 2020 yılı değerlendirmeleri neticesinde, 486 plajı "Mavi Bayrağı" hak eden dünyanın en çok mavi bayraklı 3'üncü ülkesi oldu.



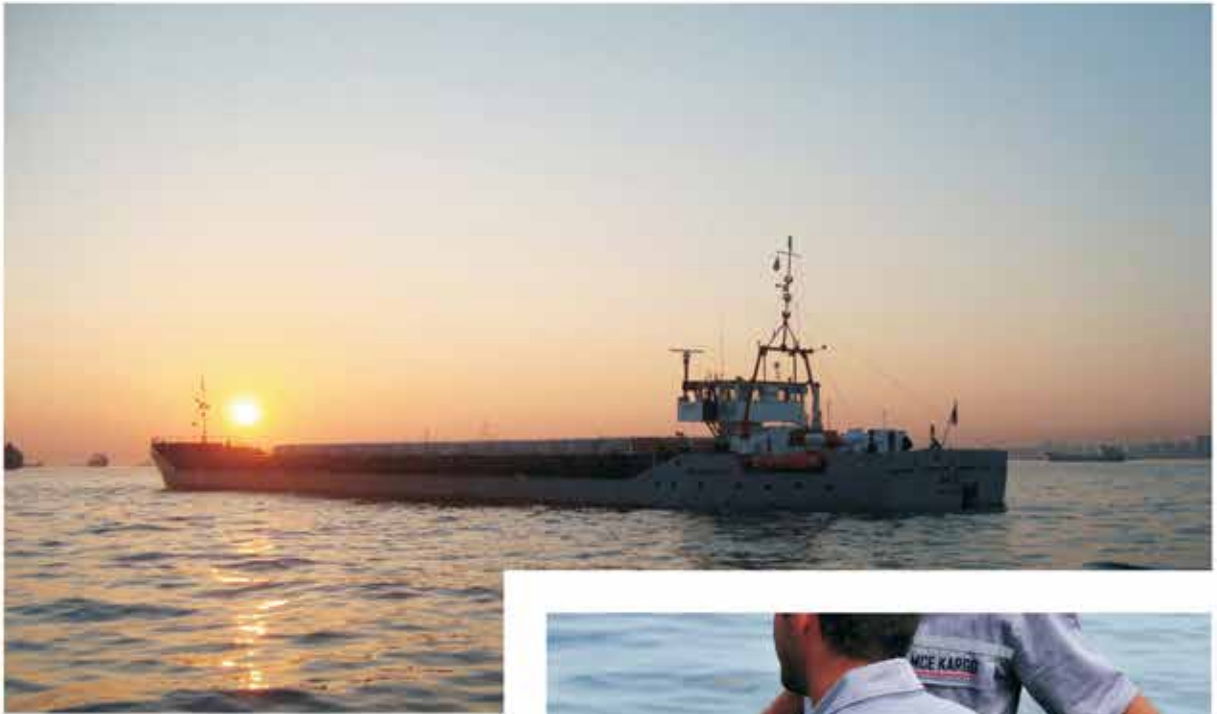
Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan yapılan yazılı açıklamaya göre, Türkiye dünyanın en seçkin turizm ve çevre ödülleri "Mavi Bayrak"ta bu yıl da zirvedeki yerini korumaya devam ediyor. İspanya ve Yunanistan'ın ardından dünyanın en çok Mavi Bayraklı 3'üncü ülkesi olan Türkiye'nin ödüllü plaj sayısı bu yıl 486 oldu.

Merkezi Danimarka'nın başkenti Kopenhag'ta bulunan FEE'nin verdiği Mavi Bayrak ödüllerinin 2020 yılı değerlendirmeleri sonucunda, geçen yıl 463 olan ödüllü plaj sayısı 486'ya

ulaştı. Türkiye'de 22 marina ve 7 yat ise bu yıl Mavi Bayrak ödülü almaya hak kazandı.

Mavi Bayraklı plaj sayıları Antalya'da 206'ya, Muğla'da 105'e, Aydın'da 35'e, İzmir'de 52'ye, Balıkesir'de 31'e, İstanbul'da 2'ye, Samsun'da da 13'e yükseldi. Çanakkale, Kırklareli, Kocaeli, Düzce, Ordu, Mersin ve Van'da ise geçen yılın rakamları korundu. Kültür ve Turizm Bakanlığı, plaj sayısında, 2023'te, uluslararası Mavi Bayrak uygulaması yapan 50 FEE üyesi ülke arasında dünya birinciliğini hedefliyor.





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

# 16. ULUSLARARASI DENİZCİLİK FUAR VE KONFERANSI 2021'DE YAPILACAK

Exposhipping Expomaritt Istanbul, 16. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı, 06-09 Nisan 2021 tarihlerinde Viaport Marina Tuzla'da gerçekleşecek.



Global denizcilik sektörünün buluşma platformu olan Exposhipping Expomaritt Istanbul, 16. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı, 06-09 Nisan 2021 tarihlerinde İMEAK Deniz Ticaret Odası adına, Informa Markets organizatörlüğünde Viaport Marina Tuzla'da gerçekleşecek. Fuar hazırlıkları devam ederken dijital iletişimin öne çıktığı bugünlerde denizcilik sektörünün birbiriyle etkileşimini artırmak amaçlı Digital Maritime Week de bu yıl ilk defa gerçekleşti.

## DIGITAL MARITIME WEEK NEDİR?

Digital Maritime Week, Informa Markets Maritime markalarını tek bir platformda bir araya getirmek ve dünyanın farklı yerlerindeki denizcilik sektörü profesyonellerine benzersiz içerikler sunmak üzere bu sene ilk defa düzenlendi. 22-26 Haziran 2020 tarihlerinde gerçekleşen ve 5 gün süren Digital Maritime Week'te yer alan webinarlar aracılığıyla denizcilik sektörü bir araya geldi. Expomaritt Exposhipping Istanbul, Digital Maritime Week kapsamında 24 Haziran 2020 Çarşamba günü Seatrade Başkanı Chris Hayman

moderatörlüğünde, BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun katıldığı sohbet ev sahipliği yaptı. COVID-19 salgınının Türk denizcilik sektörüne etkisinin derinlemesine incelendiği bu oturumda aşağıdaki başlıklara odaklanıldı:

- Oil market ticaretindeki bozulmanın ve dalgalanmanın denizcilik üzerindeki etkisi
- Pandemi etkisinin ardından büyük pazarlar için toparlanma modeli
- İklim değişikliği ve dijital teknoloji gibi önemli zorluklara sektörün yanıtı
- Sibergüvenlik konusunun gerekliliği
- Türk Denizciliği'nde dijitalleşme
- Pandeminin Türk Denizciliği'ne etkileri

Önde gelen Informa Markets Maritime markalarının katılımıyla 22-26 Haziran 2020 tarihleri arasında gerçekleşen Digital Maritime Week kapsamında, Expomaritt Exposhipping Istanbul'un ev sahipliği yaptığı bu webinara katılım ücretsiz gerçekleşti.

## KAPTANOĞLU: TÜRK DENİZCİLİĞİ GELECEĞE GÜVENLE BAKIYOR

Pandeminin olumsuz etkilerinin Türkiye'de de diğer ülkelerden farklı olmadığını belirten BIMCO Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, "Türk gemi sahipleri değişimlere kolay adapte olabilir ve bunun bize yardımı olacaktır" şeklinde konuştu. Türklerin tarih boyunca kriz yönetiminde uzman olduğunu belirten Kaptanoğlu, Türk denizciliğinin geleceğe güvenle baktığını belirtti. Sektörde her şeyin bir denge içerisinde olduğuna dikkat çeken BIMCO Başkanı, dijitalleşmenin gerekliliği ve bu konudaki iş gücü ihtiyacının da altını çizdi.

## "TÜRKİYEDE TABLO İYİMSER"

Kaptanoğlu sözlerini Türk denizcilerin bu süreci başarılı bir şekilde yönetmesine



değineren sürdürdü: "Türk denizciler bu süreçle başa çıkabildi. Kriz döneminde söz sahibi oldular, bu yüzden geleceğe iyimser bakıyoruz. Türkiye deniz taşımacılığında merkez ülke konumuna geldi. 2008'deki krizde sektör ağır yara almıştı ancak çabuk toparlandı. Bu kriz döneminin de üstesinden geleceğiz."

Türk Denizciliğinin sıfır emisyonla odaklandığını hatırlatan Kaptanoğlu, önümüzdeki senelerde sektörün yeşil taşımacılıkla şekilleneceğini belirtti. Şadan Kaptanoğlu; "Henüz sektörde sıfır emisyon gemiler için bir buluş yok. Buna odaklandık. BIMCO dahil tüm kurumlar bunun için ortak çaba gösteriyor. Bir de anlaşmaya imza attık.

Çözümler her gemi tipi için farklı ancak kuruluşlar ortak araştırmalarla çözümler üretmeye çalışıyor. Bu konuda birçok araştırma yapılıyor. Mevcut yöntemlerle bütün çalışmalarını bir araya getirmek istiyoruz. BIMCO 2008'den bu yana filosunu yavaşlattı ve emisyon salınımını düşürdü. Bunu sürdürmek istiyoruz" dedi.



Hayatın İsinde  
"In Life"



TUZLA  
GARDEN  
HOTEL & SPA



Cami Mah. Galipağa Sok. No:22 Tuzla / İSTANBUL  
T:0 216 446 00 13-14 • M:0 530 917 88 07  
F:0 216 446 00 16 • info@tuzlagarden.com

   /tuzlagarden | [www.tuzlagarden.com](http://www.tuzlagarden.com)



# DENİZCİLİKTE HEDEF TRANSİT LİMAN ÜLKESİ OLMAK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, "Dünya Denizciler Günü" kapsamında önemli açıklamalarda bulundu.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu yayınladığı mesajda, mavi ekonomide Türkiye'nin payını daha da artıracaklarını söyledi. Türkiye'nin son 18 yılda denizcilik

alanında kaydettiği gelişimin altını çizen Karaismailoğlu, Türk deniz ticaret filosunun gemi tipi, tonaj ve büyüklük açısından genişletilerek büyüdüğünü vurguladı. Bakan Karaismailoğlu, sektöre verilen destek ve büyük hedeflere yönelik gayretiyle Türkiye'nin denizcilik alanında dünya sıralamasında iki basamak yükseldiğini belirtti. Bakan Karaismailoğlu, 2003 yılının başında 1000 groston ve üzeri Türk sahipli ticaret filosunun 8,9 milyon detveyt (DWT) ile dünyada 17'inci sıradayken, bugün 29,3 milyon DWT ile 15'inci sırada yer aldığını ifade etti.

Türk deniz ticaret filosunun kapasitesinin son 18 yılda dünya denizcilik filosuna kıyasla yüzde 87 daha fazla büyüme sağladığını dile

getiren Karaismailoğlu, "Türkiye, lüks yat imalatında dünya 3'üncüsü. Türkiye, gemi söküm endüstrisinde 2019'daki 1,1 milyon GT hacmiyle dünya genelinde yüzde 8,3'lük paya sahip. Bu durumuyla Avrupa'da birinci, dünyada ise üçüncü sırada." diye konuştu. Deniz turizmini geliştirirken, denizlerdeki can ve mal güvenliğini üst düzeyde tutulacağını ifade eden Karaismailoğlu, "Ülkemizi küresel deniz taşımacılığıyla entegre transit liman ülkesi haline getireceğiz. Milli gelirdeki denizcilik oranını artıracacağız. Milli gelirimizdeki denizcilik sektör payını yüzde 2,4'lerden daha yukarıya çekmek için durmak yok, yola devam. Denizcilerimizin Denizciler Günü'nü kutluyor, yeni dönem için 'vira bismillah' diyorum. Pruvanız neta olsun" dedi.

## SAVUNMA SANAYİ BAŞKANLIĞI'NDAN AÇIKLAMA

TCG Anadolu Gemisi ile ilgili önemli gelişmenin açıklaması Savunma Sanayi Başkanlığı'ndan geldi. HAVELSAN'ın tasarladığı Gemi Bilgi Dağıtım Sistemi ANADOLU gemisine entegre edilmek üzere teslim edildi.

Savunma Sanayi Başkanı İsmail Demir, "HAVELSAN'ın tasarladığı Gemi Bilgi

Dağıtım Sistemini ANADOLU gemimize entegre edilmek üzere teslim ettik"



açıklamasını yaptı. Savunma Sanayi Başkanı İsmail Demir, resmi sosyal medya hesabı üzerinden Gemi Bilgi Dağıtım Sistemine ilişkin paylaşımında bulundu. Demir, paylaşımında, "HAVELSAN'ın tasarladığı Gemi Bilgi Dağıtım Sistemini ANADOLU gemimize entegre edilmek üzere teslim ettik. Milli imkanlarla geliştirilen ve platformların kalbi olarak da nitelendirilen GBDS, tüm verileri ihtiyaç sahibi sistemlere gerçek zamanlı ve hassas olarak sunuyor" ifadelerini kullandı.





# Webinarlarla sektöre bilgi akışı sağlıyoruz



EMRE ELDENER \*

Türkiye’de salgından olumsuz etkilenen ve buna rağmen çalışmalarını kesintisiz sürdüren sektörlerin başında ulaştırma ve lojistik sektörü geliyor. Son 10 yılda dijitalleşmeyle birlikte hızlı bir dönüşüm sürecine giren lojistik sektörü, ülkelerin getirdiği sınırlamalar ve küresel ticarete azalan yük hacmine rağmen alternatif çözümlerle küresel tedarik zincirinin kırılmaması için mücadele veriyor. Pandemi sürecinde UTİKAD lojistik sektörünün referans noktası olarak hem üyelerine, hem de paydaşlarına kesintisiz bilgi akışı sağlamak için çalışmalarını sürdürüyor. UTİKAD resmi internet sitesinde COVID-19 isimli bir bölümde ülkelerin aldığı tedbirler ve gelişmeleri anlık olarak üyelerimizle paylaştık ve paylaşmaya devam ediyoruz.

Bunun yanı sıra bilgi paylaşımının devamlılığı adına sektörümüzün ihtiyaç duyduğu konularda webinarlar düzenlemeye başladık. İlk webinarımız UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur’un moderatörlüğünde 17 Haziran 2020 tarihinde “COVID-19 Öncesi ve Sonrasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Sorunlar ve Gelecek Öngörülerini” konusunda gerçekleştirdik. 24 Haziran tarihinde gerçekleşen ikinci webinarımızda ise COVID-19 sürecinin

uluslararası konteyner taşımacılığına ve limanlarımıza olan etkilerini değerlendirdik. “Pandemi Sürecinde Konteyner Taşımacılığı, Limanlar ve Demuraj Uygulamaları” başlığı altında gerçekleştirdiğimiz webinarımızın panelistleri UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Cihan Özkal, TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği) Yönetim Kurulu Üyesi Murat Denizeri ve FIATA (Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu)’nun Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Jens Roemer’di. Kıymetli Başkanımız Tamer Kıran’ı da aramızda görmeyi çok istemiştik, ancak kendileri daha önceden planlanan bir programı nedeniyle bizlere katılamadı.

## LİMANLARDA ÇALIŞMALAR SIKI TEDBİRLERLE DEVAM ETTİ

Webinarımızda tabii ki pandemi sürecinde denizyolu taşımacılığında yaşanan aksaklıklar gündemimizde yer aldı. Webinarında genel değerlendirmeler şu şekilde aktarıldı: “COVID-19 salgının dünya genelinde hızlı arttığı aylarda bazı ülkeler, ciddi karantina kuralları uygulayarak, gemi yaşam mahalleri ve hatta geminin tamamını da kapsayacak uygulamalara gittiler. Ancak birkaç istisna dışında tüm ülke limanları açıldı ve yük tahliyeleri yapılabildi. Limanlarda çalışan personel değişmeli olarak ve az seviyeye indirilerek, çalışmalarına çok sıkı tedbirlerle devam ettiler. Küresel denizyolu yük taşımacılığı da, dünya ticaretinde ciddi payı olan bir sektör olduğu için pandemi süresince çok etkilendi. Özellikle deniz konteyner taşımacılığında Mart-Nisan aralığında, doğu-batı rotasında yaklaşık 500 seferin iptal edilmesine ve armatörler bazında haftalık 800 milyon Amerikan Doları tutarlarında zararlara yol açtı. Son verilere göre de dünya çapında bin 675 seferin iptal edildiğini not etmek lazım. Nisan sonu itibarıyla, COVID-19 sürecinin kontrol altına alınmaya başlamasıyla normale dönüşler

gerçekleşti.” Ülkemiz açısından baktığımızda ise diğer taşıma modlarına nazaran denizyolu taşımacılığı belki de en az etkilenen taşıma modu oldu. Denizyolu taşımacılığında Mayıs-Haziran ayları itibarıyla nispeten normale döndü. Ancak yine de bu dönemin etkilerinin üçüncü çeyrekte görülmesi ve navlun fiyatlarında artış yaşanmasının olası olduğu da tüm katılımcıların ortak fikriydi. Bu verimli webinarında bir kez daha gördük ki; dijitalleşmeyi konuşacağımız zamanı artık geride bıraktık. Çünkü COVID-19 ile birlikte temassız işlemlerin önemi bir kez daha ortaya çıktı. Denizyolu taşımacılığının farklı bileşenlerini temsil eden tüm panelistlerimizin hemfikir olduğu bir diğer nokta da; dijitalleşmeye geçiş sürecinin kamu nezdinde hızlandırılmasının gerekli olduğuydu. TÜRKLİM ve VDAD da UTİKAD gibi dijitalleşmeye ilişkin yeni ve yaratıcı çözümler bulunması için kamu ile görüşmelerini sürdürdüklerini dile getirdi.

Denizyolu taşımacılığının olmazsa olmaz konuları ordino, demuraj ve detention konularını da farklı bakış açıları ile ortaya koymaya çalıştık. TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç’in 16 Mayıs 2020 tarihinde yayınlanan genelge ile liman hizmetlerine getirilmesi öngörülen tavan-taban fiyat uygulamasına dair görüşlerini de paylaştığı webinarımızda; FIATA Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Jens Roemer ise FMC konulu sunumunu bizlerle paylaştı. Ülkemizin uluslararası taşımacılık sektörünün önemli bir bölümünü sırtlayan denizyolu taşımacılığı konulu webinarımıza katılamayanları da tabii ki düşündük. Tüm güncel gelişmeleri paylaştığımız bu başarılı toplantımızı UTİKAD’ın Youtube kanalında da yayınlıyoruz.

Ülkemizin aydınlık geleceğini konuşacağımız toplantılarda buluşmak üzere hepinize sağlıklı günler dilerim.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



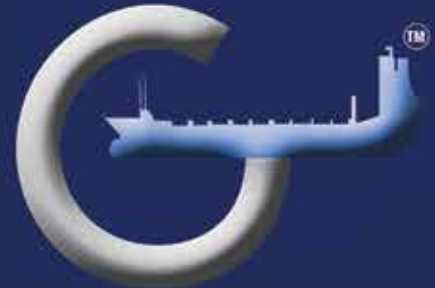


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m<sup>2</sup>'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



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



# IMO 2020 düzenlemeleri sonrasında deniz yağları piyasasına genel bakış



\* **SÜLEYMAN UMUR**

Bilindiği üzere 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe giren IMO regülasyonları; denizcilik sektöründe yakıtlar ile ayrılmaz bir parça olan madeni yağlarda da önemli değişikliklere neden olmuştur. Yakıt tedarik zincirinde çok kısa süreli olsa da yaşanan bölgesel veya liman bazlı tedarik zorlukları, fiyatlardaki dalgalanma, yakıt karışımları ve orijinleri arasındaki geçişler denizcilik piyasası için ilk çeyrekte zorlayıcı bir durum ortaya çıkarmıştır. Normalleşme ve piyasa akışının oturacağı tahmin edildiği bir dönemde yaşanan Covid-19 virüs felaketi, dünya çapında ekonominin yavaşlaması ile denizcilik piyasalarını zorlu bir döneme itmiştir.

Bu zorlu dönemde deniz yağlarında yaşanan değişimleri teknik ve operasyonel olarak ele aldığımızda öne çıkan en önemli kavram hiç şüphesiz madeni yağ testlerinin titizlikle ve bir süreç dahilinde yapılması olmuştur. Geçmiş dönemlerde neredeyse bir ISM zorunluluğu olarak görülen

yağ analizleri; bu süreçte yağdaki değişimlerde doğru ürünü kullanma ve süreklilik arz eden trend takipleriyle performans ve optimizasyonu üst seviyede tutmak için temel gereklilik olduğunu tekrar kanıtlamıştır.

## **YAKIT KALİTESİ GEMİ İÇİN HAYATI ÖNEM ARZ EDİYOR**

Yakıt kalitesinin bir geminin performansı, verimliliği ve bakım maliyetleri üzerinde doğrudan bir etkisi olduğu bilinmektedir. Yeni yakıt karışımlarının kullanımı ile beraber CAT-FINES olarak adlandırılan alüminyum ve silikon oksitlerden oluşan çok ince aşındırıcı taneciklerinin yan etkileri gözlenmeye başlanmıştır.

Motorun yanma odasına giren yakıtın bünyesinde bulunan bu aşındırıcı tanecikler ciddi aşınmalara neden olabilir ve bir geminin yakıt pompalarında, enjektörlerinde, piston segmanlarında ve silindir gömleklerinde geri dönüşü olmayan hasarlara neden olabilmektedir.

Bu nedenle hem yakıt içeriğinde ve hem de motorun kritik aksamlarında bu aşındırıcı taneciklerin mevcudiyetinin periyodik olarak analiz edilmesi ve trendin yakından takip edilmesi önerilmektedir. Bu tür proaktif yaklaşım ilerde yaşanabilecek olası arıza ve problemlerin önceden tespitini sağlayarak yaratacağı hasarın önlenmesine yardımcı olmaktadır.

IMO 2020 sonrası yakıtlardaki bu hızlı değişim ile sektörde kullanılan silindir ve ana makine motor yağlarında da yeni ürünlerin portföye katılması ile ciddi bir değişim ve geçiş süreci yaşanmaktadır. Yakıt seçimi ve yakıttaki kükürt değeri geminin optimum makina koruması için gerekli olan sistem ve silindir yağ seçimini direk olarak etkilemektedir.

Genel olarak gemi operatörlerinin büyük bir çoğunluğunun tercihinin düşük kükürtlü yakıt kullanımı yönünde olmasından dolayı düşük BN değerli ve yüksek temizlik performansı sağlayan deterjansız özelliği iyi silindir ve sistem yağlarının kullanımı daha fazla yaygınlaşmaya başlamıştır.

Orijinal ekipman üreticilerinin genel stratejisi de IMO 2020 regülasyonları ile uyumlu %0,5 kükürt içeren yakıt kullanımında düşük BN değerli yağ kullanımı şeklindedir. Deniz yağları üreticileri de sektörün ve OEM'lerin zorlu gereksinimleri karşılamak amacıyla özellikle silindir yağları formülasyonlarında değişiklikler yapmak durumunda kalmış ve yüksek deterjansız özelliğinde 17 BN, 25 BN ve 40 BN özelliğinde yeni silindir yağlarının geliştirilmesi ve portföye eklenmesi yönünde bir strateji izlemişlerdir.

## **“ÖLÇEMEDİĞİNİZ VERİLERİ GELİŞTİREMEZSİNİZ”**

Genel stratejinin düşük BN değerli yağların kullanılması olmasından dolayı operasyon sürecinde özellikle silindir ve sistem yağlarının durum takibi ve izlenmesi her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Çünkü kullanımı yaygınlaşan düşük kükürtlü yakıtların içeriğindeki CAT-FINES etkisini gözlemlenmek ve motorun kritik aksamlarındaki korozyon sorununu en aza indirmek için orijinal ekipman üreticileri optimum BN değerine sahip silindir ve sistem yağlarının kullanılmasının daha doğru olacağını savunmaktadır.

Kullanılmış yağların baz sayısının sık sık test edilmesi, asidi nötralize etmek için gerekli olan alkali rezerv seviyelerinin yeterli olmasını sağlayarak, silindir gömlekleri gibi





maliyetli makina bileşenlerinde gereksiz aşındırıcı hasarları önleyerek yedek parça maliyetlerinin artmasını önleyecektir. Öte yandan yakıt tipine bağlı olarak BN değeri düşük yağlara

geçiş yapmayarak süreç öncesinde kullanılan BN değerli yağların kullanımına devam edilmesi halinde, yüksek alkali değerlerini sağlayan kimyasal katkıların yanma odasında geriye bırakacağı sülfatlanmış kül miktarları motorun kritik aksamlarında ve özellikle egzoz kanalında birikme eğilimine girerek sistemde bazı problemlerin oluşmasına neden olabileceği de öngörülmektedir. Sürecin teknik boyutunun yanı sıra tedarik yönü ile de ele aldığımızda, başta İstanbul ve Türk limanları olmak üzere tüm global ve yerel oyuncuların yeni regülasyonun getirdiği operasyonel yükü iyice elleçleyerek tedarik zincirini büyük boşluklar oluşturmadan yönetebildikleri görülmüştür.

Başlangıçta yaşanan 40 ve 25 BN silindir yağları başta olmak üzere dört zamanlı gemilerde 4020/3020 yağlarında dökme tedarik zorlukları ve/veya görece uzun ikmal hazırlık süreleri zamanla düzelmiş ve özellikle İstanbul ve Türkiye limanlarında

beklenen ve arzu edilen seviyeye gelmiştir. Burada global tedarikçilerle beraber tüm yerli tedarikçilerimiz de piyasa geliştiren, rekabetçi çalışmaları ile başta İstanbul geçişi olmak üzere tüm Türk limanlarında önemli bir yer almış, bu suyuunda hizmet alan başta Türk ticaret filosu olmak üzere bölge ülke filoları için önemli bir ikmal destinasyonu olduğunun altını çizmiştir.

“Ölçemediğiniz verileri geliştiremezsiniz” sözü uyarınca, komitemiz önümüzdeki dönemde İstanbul transit ve diğer tüm ana limanlarımızda gerçekleştirilen yağ ve tabii olarak yakıt tonajlarının tespitinin sağlanması ve bunun deniz ticaret odamızca tüm paydaşlarımızla şeffaf ve daimî bir şekilde paylaşılması ve bu verilerin geliştirilmesi için gerekli çalışmaların yapılması, hedeflerimiz arasındadır.

\* DTO 13 NO'LU MESLEK KOMİTESİ ÜYESİ / NAVİ MARİTİME

## HAZİRAN 2020 YAKIT FİYATLARI

03.06.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	256.000	284.000	334.000
Piraeus	250.000	295.000	323.000
Malta	240.000	280.000	330.000
Novorossisk	215.000	250.000	340.000
Ceuta	247.000	289.000	345.000
Gibraltar	247.000	289.000	345.000
Rotterdam	228.000	269.000	298.000
Fujairah	215.000	290.000	370.000
Singapore	235.000	299.000	325.000
Brent 39.79			

10.06.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	256.000	310.000	362.000
Piraeus	256.000	330.000	353.000
Malta	255.000	302.000	360.000
Novorossisk	230.000	260.000	363.000
Ceuta	266.000	305.000	373.000
Gibraltar	266.000	305.000	373.000
Rotterdam	237.000	294.000	347.000
Fujairah	240.000	305.000	385.000
Singapore	247.000	314.000	345.000
Brent 41.73			

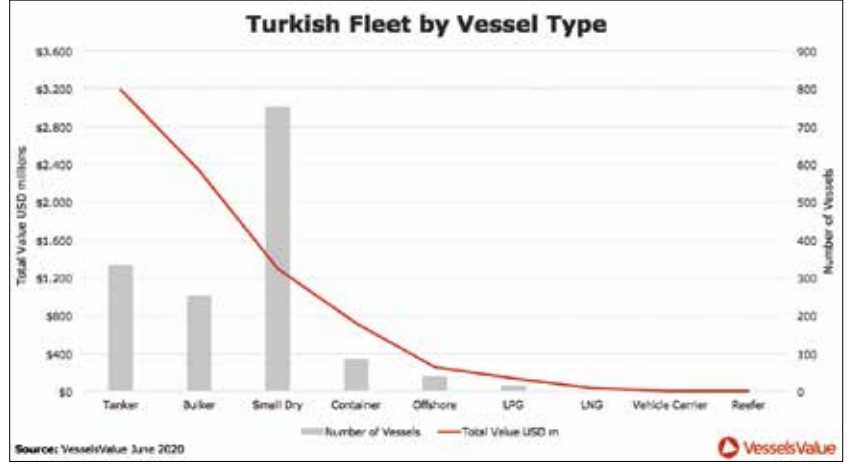
17.06.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	239.000	314.000	354.000
Piraeus	245.000	327.000	345.000
Malta	254.000	304.000	347.000
Novorossisk	233.000	260.000	360.000
Ceuta	257.000	312.000	362.000
Gibraltar	257.000	312.000	362.000
Rotterdam	223.000	286.000	343.000
Fujairah	225.000	310.000	405.000
Singapore	240.000	317.000	350.000
Brent 40.71			

24.06.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	265.000	345.000	382.000
Piraeus	267.000	357.000	385.000
Malta	275.000	320.000	379.000
Novorossisk	236.000	320.000	373.000
Ceuta	272.000	317.000	382.000
Gibraltar	272.000	317.000	382.000
Rotterdam	252.000	291.000	338.000
Fujairah	235.000	315.000	415.000
Singapore	241.250	322.000	364.000
Brent 40.31			

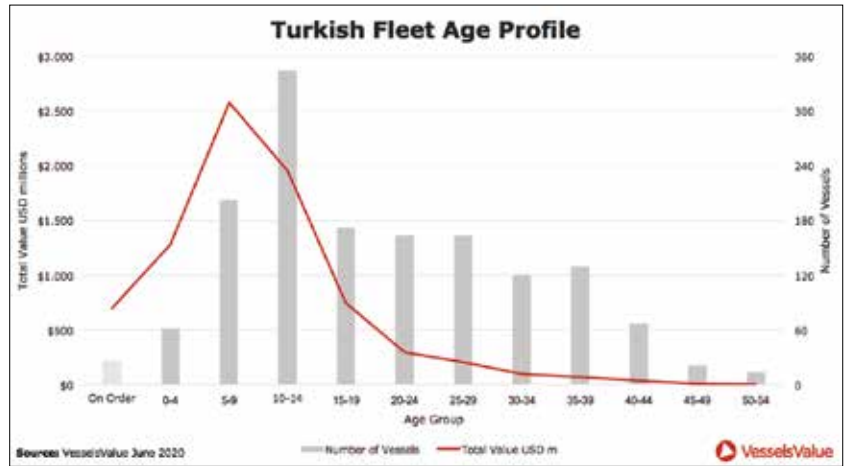
KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

# RAKAMLARLA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU/GEMİ ALIM VE SATIŞLARI

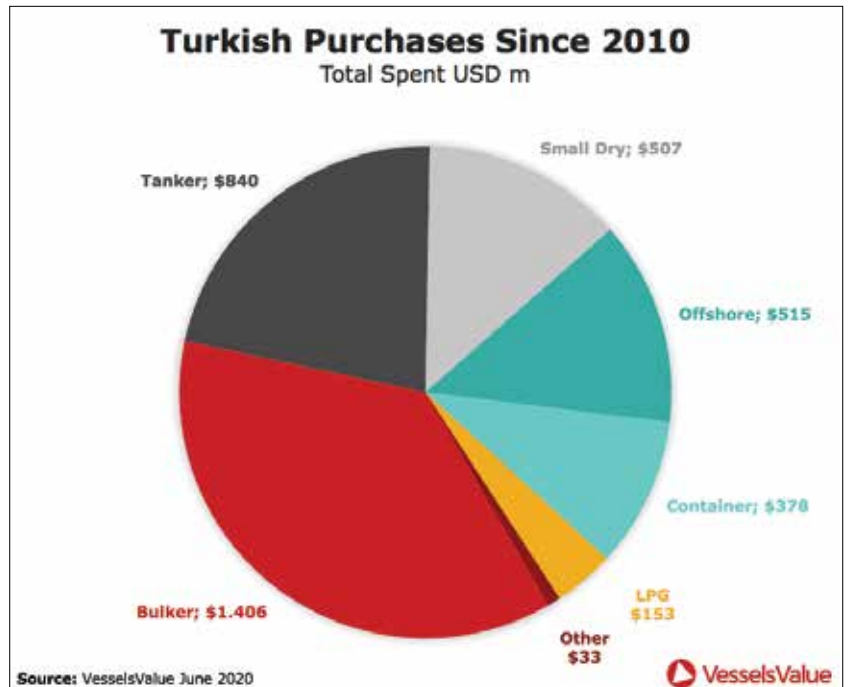
Turkish Fleet by Vessel Type		
Vessel Type	Number of Vessels	Total Value USD m
Tanker	333	\$3.190
Bulker	253	\$2.335
Small Dry	753	\$1.299
Container	85	\$716
Offshore	40	\$261
LPG	16	\$142
LNG	2	\$31
Vehicle Carrier	1	\$1
Reefer	1	\$1
<b>Grand Total</b>	<b>1.484</b>	<b>\$7.975</b>



Turkish Fleet Age Profile		
Vessel Type	Number of Vessels	Total Value USD m
On Order	26	\$702
0-4	61	\$1.280
5-9	202	\$2.575
10-14	344	\$1.957
15-19	172	\$748
20-24	164	\$294
25-29	164	\$208
30-34	120	\$96
35-39	129	\$68
40-44	67	\$35
45-49	21	\$9
50-54	14	\$5
<b>Grand Total</b>	<b>1.484</b>	<b>\$7.975</b>



Turkish Purchases Since 2010		
Vessel Type	Number of Vessels	Total Value USD m
Bulker	164	\$1.406
Tanker	72	\$840
Small Dry	161	\$507
Offshore	35	\$515
Container	50	\$378
LPG	18	\$153
Other	3	\$33
<b>Grand Total</b>	<b>503</b>	<b>\$3.833</b>



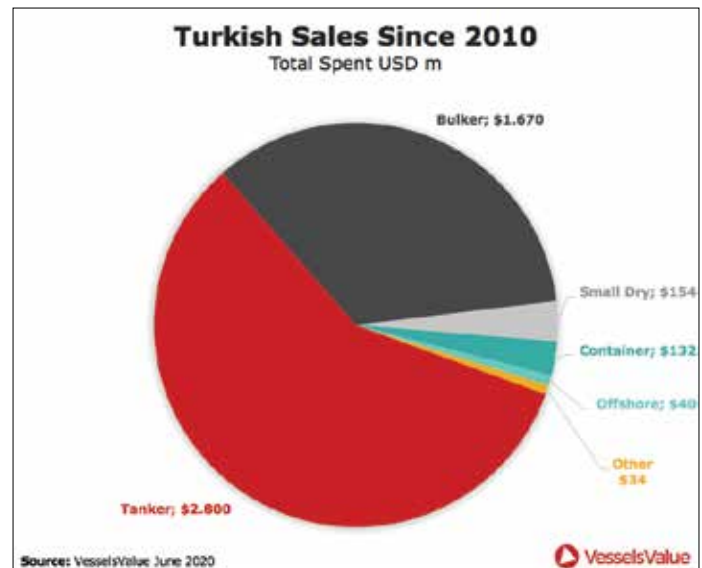




Turkish Historical Sales and Purchases				
Sale Date	Purchased		Sold	
	Number of Vessels	Total Spent USD	Number of Vessels	Total Spent USD
2000	13	\$35	5	\$19
2001	10	\$45	13	\$160
2002	10	\$65	12	\$81
2003	16	\$177	15	\$128
2004	28	\$329	24	\$349
2005	30	\$437	32	\$733
2006	44	\$577	39	\$1.061
2007	34	\$464	27	\$860
2008	30	\$600	23	\$870
2009	57	\$751	18	\$162
2010	58	\$697	43	\$815
2011	33	\$358	30	\$240
2012	53	\$324	37	\$450
2013	64	\$378	58	\$783
2014	55	\$256	55	\$1.057
2015	70	\$426	27	\$427
2016	52	\$211	21	\$178
2017	31	\$279	23	\$238
2018	21	\$352	37	\$398
2019	52	\$449	26	\$211
2020	14	\$102	3	\$34
<b>Grand Total</b>	<b>775</b>	<b>\$7.312</b>	<b>568</b>	<b>\$9.254</b>



Turkish Sales Since 2010		
Vessel Type	Number of Vessels	Total Value USD m
Tanker	147	\$2.800
Bulker	118	\$1.670
Small Dry	70	\$154
Container	17	\$132
Offshore	2	\$40
Other	6	\$34
<b>Grand Total</b>	<b>360</b>	<b>\$4.830</b>





### ULUÇ KEDME \*

Yazın başlaması ile piyasalarda umutla beklenen ivmenin özellikle büyük tonajda kendini kısmende olsa hissettirmeye başladığından söz edebiliriz. Bunun temelinde sıkışan ekonominin dışı vurumu ve bir şekilde hareketin bir yerden başlamak zorunda olması gerektiğini de sebep olarak gösterebiliriz.

Endeks bazında dalgalanmaları değerlendirdiğimizde dikkat çekici yükseliş göze batmaktadır. Özellikle endekslerdeki bu büyük dalgalanmaya sebep veren Panamax ve Capesize tonajlarında keskin yükseliştir. Baltık Capesize endeksindeki üç ay öncesi verilerde ocak ayına kıyasla %33 gibi bir düşüş yaşanmasının ardından bu kez

## Panamax ve Capesize tonajlarında keskin yükseliş yaşanıyor

son üç aya göre artışın yaklaşık %20 0'lere yaklaştığını görüyoruz ki, bunun özellikle hurda piyasalarına etkisine de ilerleyen bölümde değineceğim. Bunun beraberinde Supramax Endeksi'nde son üç aya kıyasla artışın %37 seviyelerine, Baltık Handysize Endeksi'ndeki yükselişin ise %50 seviyelerine geldiğinden bahsedebiliriz. Tüm endekslerin ortalamasına, diğer bir deyişle Baltık Kuruyük Endeksi'ne baktığımızda temelinde büyük tonajın hareketinden sebep yükselişin son üç aya kıyasla %224 seviyesinde olduğundan bahsetmemiz yanlış olmayacaktır.

Brent petrol tarafında da yükselişten bahsetmemiz mümkün, Mart/ Nisan aylarında %60'lara yakın kayıp vermesine karşın özellikle son dönemde toparlayarak %40'a yakın oradan yükseldi ve yaklaşık 40 dolar seviyelerinde işlem görüyor.

Hurda piyasalarında ise beklenen artışın olduğundan söz etmemiz pek mümkün değil, malum Hindistan/ Pakistan ve Bangladeş bölgelerinde vaka sayılarının son dönemdeki hızlı yükselişi

sebebi ile eski talep ve iştahtan uzak olduğunu görmekteyiz ki, uzun bir aradan sonra rakamların ton başı USD 300'ün altına gevşediğine şahit olduk. Halen 300 bandını spesifik gemilerde ancak zorlayan marketin ne zaman toparlanacağına ait işaret henüz kendini göstermemiştir.

Marketin her halükarda nispeten dirençli kalmasına sebebiyet verecek önemli durum ise Capesize/Panamax gibi büyük tonajlardaki olumlu seyir sebebi ile Bangladeş/Pakistan Bölgesi'nin her zaman gözdesi olan büyük tonaj gemilerin muhtemel gelişinin azalması olacaktır. Böylelikle daha çok Hindistan'ın gözdesi olan tonajlara yönelmesi ve olası rekabet dolayısı ile rakamların nispeten düşüşe direnmesine sebebiyet vermesi beklenmektedir.

Herkesin merakla beklediği cevap, uzun bir aradan sonra yaşanan nispeten olumlu havanın devamlılığının olup olmayacağı hususu veya geçici bir baharın mı yaşandığı sorusudur. Bunu özellikle yaz sonuna doğru gelecek veriler ile daha net tahlil ediyor olacağız.

### HAZİRAN 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
DIAMOND WIND	76.536	2010	JAPAN	BULK	NA	12,50
BW FLAX	58.096	2010	PHILIPPINES	BULK	GREEK	10,50
BLUE MARLIN I	57.078	2008	CHINA	BULK	CHINESE	4,85
SEA ARROW	46.747	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	3,35
ZHONG CHANG 288	40.000	2012	CHINA	BULK	CHINESE	10,20
JOO DO	32.259	2003	JAPAN	BULK	NA	4,50
KBS STAR	30.548	2007	CHINA	BULK	VIETNAMESE	NA
MEISTER	69.118	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	3,30





UBC BREMEN	24.703	1998	JAPAN	BULK	NA	NA
CAPE BALTIC	177.536	2005	JAPAN	BULK	INDONESIAN	10,40
LM SELENE	93.258	2009	CHINA	BULK	NA	9,20
CAP FERRAT	75.595	2000	JAPAN	BULK	NA	4,80
GULF TRADER	75.214	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	5,20
VEGA TAURUS	56.803	2010	CHINA	BULK	NA	6,60
OCEAN PRELATE	52.433	2002	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	4,05
EVOLUTION	24.306	1995	JAPAN	BULK	TURKISH	1,34
ENDEAVOUR STRAIT	57.000	2010	CHINA	BULK	USA	7,10
BALTIC BREEZE	34.000	2010	KOREA	BULK	GREEK	8,00*
GENCO BAY	34.000	2010	KOREA	BULK	GREEK	8,00*
SAM PANTHER	34.000	2010	KOREA	BULK	NA	7,00
CLIPPER KAMASHIO	32.000	2009	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	7,00
KOTA PERKASA		2018	CHINA	CONT.	HONG KONG	91,75*
KOTA PERDANA		2018	CHINA	CONT.	HONG KONG	91,75*
KOTA PERABU		2018	CHINA	CONT.	HONG KONG	91,75*
KOTA PEKARANG		2017	CHINA	CONT.	HONG KONG	91,75*
BREMEN TRADER		2020	CHINA	CONT.	JAPANESE	NA
CAPE NATI		2009	CHINA	CONT.	NA	5,00
LIBERTY STAR		2000	KOREA	CONT.	CHINESE	NA
ASIA BRIDGE	8.015	1990	JAPAN	CONT.	CHINESE	0,27
MARINA M	308.491	2000	KOREA	TANKER	NA	NA
RIDGEBURY JULIA M	45.980	2007	JAPAN	TANKER	NA	13,50
BARENTS SEA	105.588	2000	KOREA	TANKER	NA	7,60
MARIT	22.820	2001	JAPAN	TANKER	NA	NA
PRIMO M	18.596	2000	SPAIN	TANKER	NA	NA
MERSEY SPIRIT	2.366	1996	TURKEY	TANKER	ITALIAN	NA
LANDBRIDGE WISDOM	307.894	2020	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	65,00
AMAZON GLADIATOR	72.910	2001	KOREA	TANKER	NA	9,30
TORM MARY	46.349	2002	KOREA	TANKER	NA	10,00*
TORM VITA	46.308	2002	KOREA	TANKER	NA	10,00*
CIELO DI GUANGZHOU	38.877	2006	CHINA	TANKER	NA	8,80
RIDGEBURY ALINA L	165.000	2001	KOREA	TANKER	GREEK	17,50*
RIDGEBURY ASTARI	150.000	2002	JAPAN	TANKER	GREEK	19,40*
BLUE SUN	105.000	2000	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	8,65

**\*Enbloc satışı ifade eder**

ÜLKE	HURDA FİYATLARI HAZİRAN 2020		
	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 270-280	US\$ 280-290	US\$ 290-300
BANGLADEŞ	US\$ 285-295	US\$ 295-305	US\$ 305-315
PAKİSTAN	US\$ 290-300	US\$ 300-310	US\$ 310-320
TÜRKİYE	US\$ 175-185	US\$ 180-190	US\$ 185-195

### HAZİRAN 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
KOKURA	84.900	33.100	1997	CONT.	BANGLADESH	330
E. R. PUSAN	67.737	24.702	2000	CONT.	INDIA	285
CAPE ORCHID	172.569	21.221	2001	BULK	INDIA	285
ENERGY ANNABELLE	23.169	8.476	1980	BULK	TURKEY	NA
APL CHINA	66.520	24.250	1995	CONT.	TURKEY	NA
EUROCARGO TRIESTE	12.488	10.529	1997	RORO	TURKEY	NA
STELLAR RIO	298.450	46.226	1994	ORE CARRIER	BANGLADESH	290
CRATEUS	42.487	9.135	1997	BULK	BANGLADESH	295
STAR OF LUCK	19.260	6.986	1997	CONT.	NA	305

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



reliable partner!"



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

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



**ACIL ÇAĞRI:**

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

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

**Telefon:** +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

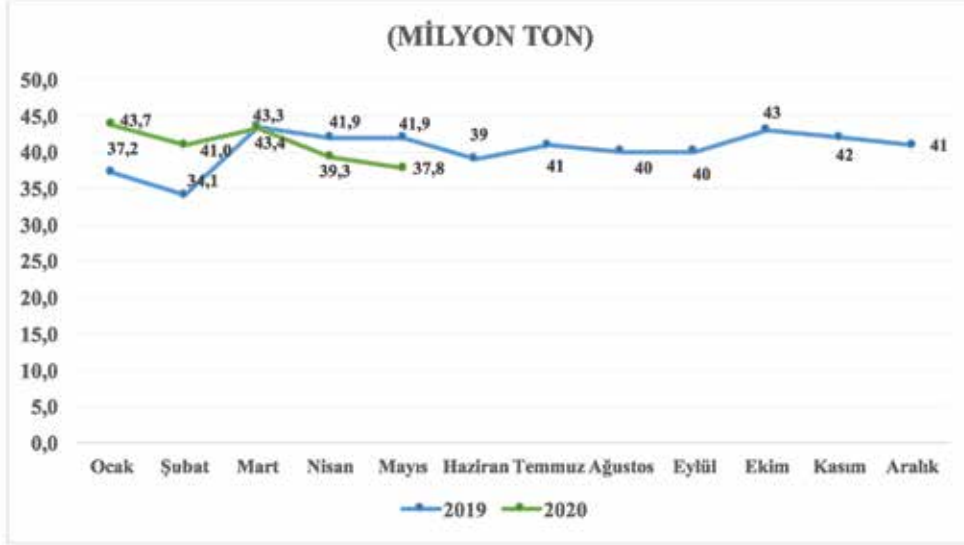
MostDenizcilik



## 2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 9,90 düşüş göstererek 37.810.177 ton olmuştur.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Mayıs 2020



**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 7,29 azaldı.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 11,68 azalarak 10.218.233 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 4,57 azalarak 17.780.002 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 7,29 azalarak 27.998.235 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Mayıs	2019	11.569.045	-11,68%	18.630.996	-4,57%	30.200.041	-7,29%
	2020	10.218.233		17.780.002		27.998.235	
Ocak - Mayıs	2019	55.541.027	-0,47%	90.030.142	6,84%	145.571.169	4,05%
	2020	55.277.478		96.187.260		151.464.738	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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





**TÜRK LOYDU**



**TÜRKİYE'NİN  
KLAS  
KURULUŞU**

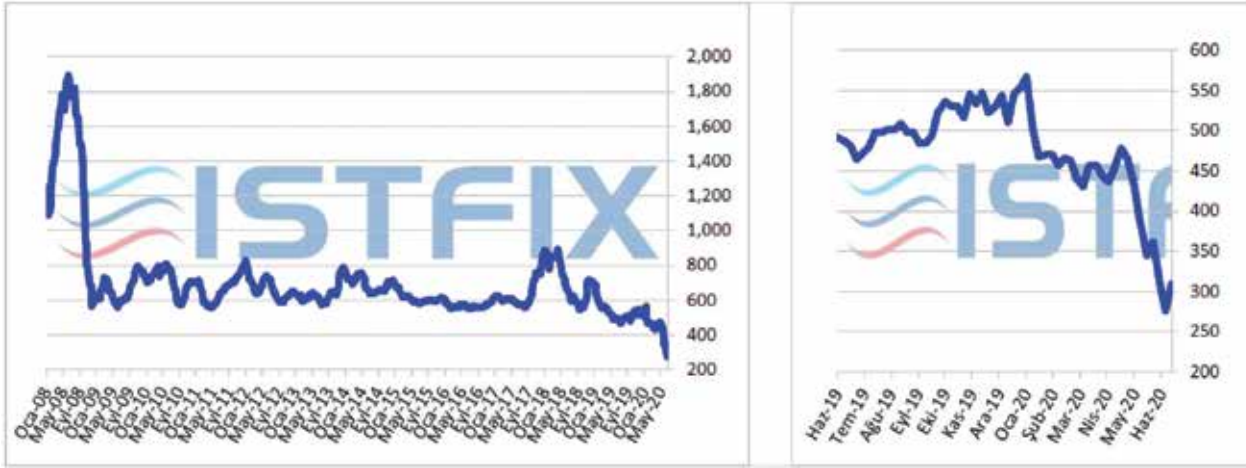
**Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman**

[www.turkloydu.org](http://www.turkloydu.org)

22.06.2020

## 26. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks geçen haftanın kayıplarını büyük oranda kapatarak 276 puandan 310 puana yükseldi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020

ISTFIX - Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD), koronavirüs salgını etkisini kaybederse küresel ekonominin bu sene yüzde 6 daralacağını öngördü. Öte yandan kuruluşa göre eğer ikinci dalga gelirse daralma yüzde 7,6'ya ulaşabilir. Baz senaryo tahminlerine baktığımızda Avro bölgesinin bu sene yüzde 9 daralması beklenirken Fransa, İtalya ve Birleşik Krallık'ın yüzde 11'den fazla küçülebileceği tahmin ediliyor.

Fitch Ratings, Mayıs ayında Birleşik Devletler'deki çıktı miktarının yüzde 9,5 oranında gerilediğini tahmin ediyor. Kuruluş ayrıca ülkenin gayri safi yurtiçi hasılasının ikinci çeyrek dönemde beklenenden daha "yumuşak" bir düşüşe sahne olabileceğini belirtti. Buna rağmen ekonominin ikinci çeyrekte yüzde 10,5 daralması bekleniyor. Dolayısıyla rapor metninde yer alan "yumuşak" ifadesi daralmanın şiddetinden ziyade tahminleri mukayese etmek amacıyla kullanılmış görünüyor. OECD'ye

göre Birleşik Devletler ekonomisi bu sene yüzde 7 daralabilir. Yılın ilk çeyreğinde Avrupa Birliği'nin GSYİH miktarı önceki çeyreğe kıyasla yüzde 3,2, 2019'un ilk çeyreğine göre ise yüzde 2,6 düştü. Bu dönemde Fransa ve İtalya yüzde 5,3, İspanya ve Slovakya yüzde 5,2 daraldı.

Kredi derecelendirme kuruluşu Moody's, petrol ihraç eden ülkelerin bu sene görülen düşük fiyatlara bağlı olarak meydana gelen gelir daralmasından ciddi şekilde etkilendiğini belirtti. Moody's, bu yıl için ortalama petrol fiyatı tahminini 35 dolara, gelecek yıl için ise 45 dolara çektiğini açıkladı.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta yukarı yönlü seyretti. Batı Teksas tipi ham petrol 39 dolar/varile çıkarken Brent de 42,5 dolar/varilden haftayı kapattı.

Avrupa Çelik Birliği (Eurofer) Türk çelik üreticileri için yaptığı dumping şikayetinin bir benzerini Rus çelik üreticileri için de yapmış olabilir. Severstal'in geçen hafta böyle bir soruşturmaya konu olduğu öne

sürülse de Eurofer bu söylentiye doğrulamadı. Hatırlatmak gerekirse, Severstal halihazırda Avrupa Birliği'ne yaptığı ihracatlarda ton başına 17,6 avro vergiye tâbi. Bununla birlikte Severstal, MMK'ya (ton başına 96,5 avro vergiye tâbi) ve NLMK'ya (ton başına 53,3 avro vergiye tâbi) kıyasla daha düşük bir vergilendirme ile ihracat yapabiliyor.

Son istatistiklere göre nisan ayında Rusya, Türkiye'nin ardından Avrupa Birliği'ne en çok sıcak hadde sac ihraç eden ikinci ülke oldu ve 130.000 ton ile geçen senenin aynı dönemine göre ihracatını yüzde 23 arttırdı. Yılın ilk üç ayında ise Severstal, Avrupa Birliği'ne 800.000 ton çelik sevk ettiğini açıkladı.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne sıcak hadde sac ihracatı Koronavirüs pandemisi ve korumacılık önlemleri yüzünden ciddi bir darbe aldı. Türkiye'nin sıcak hadde sac ihracatı Nisan 2020'de 196.000 tona geriledi. Geçen senenin aynı döneminde ihracat 350.000 ton seviyesindeydi. İspanya'ya sıcak hadde sac ihracatı 50 bin tona gerilerken İtalya'ya olan ihracat ise



geçen senenin aynı ayında 100.000 ton iken bu yıl 38.000 tona geriledi.

Bu arada Avrupalı çelik üreticileri bölgedeki çelik talebinin Haziran ayıyla birlikte toparlanmasını bekliyor. Üreticiler 2020'nin geneli için özellikle üç-dört haftalık üretim

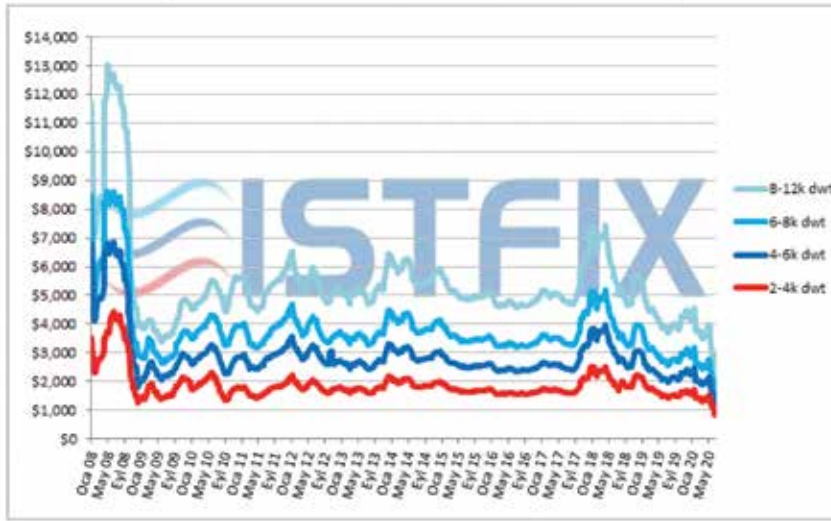
kesintisinden ötürü toplamda yüzde 10 ila 15 üretim daralma beklemekte. Mart ve nisan aylarında üretimin yüzde 40 daraldığı belirtilmekte.

Çimento haberlerine göre, İspanya'nın çimento ihracatı nisan

ayında geçen senenin aynı ayına göre yüzde 65 daraldı. Yılın ilk dört ayında ise ihracat geçen seneye göre yüzde 25 azalarak 600.000 tona kadar geriledi. Aynı dönemde İspanya'daki yerel çimento talebi de yüzde 22 geriledi.

## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	927	1,325	1,715	2,461
<b>Geçen Hafta</b>	825	1,179	1,527	2,191
<b>Geçen Ay</b>	1,079	1,542	1,997	2,866
<b>Geçen Yıl</b>	1,485	2,071	2,681	3,848



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,300	STEELS	BRINDISI-STAVROS	900/900	22.50
1,360	STEEL PRODUCTS	ALIAGA-SOUSSE	1000/1000	21.50
1,400	WHEAT (45')	YEISK (Non-river)-MERSIN	1000/1000	28.75
1,400	STEEL PRODUCTS	NUMRUT-CHALKIS + RETHYMNON	1200/1200	16.00
1,500	PROJECT CARGO	TARANTO-CONSTANTA	1500/1500	18.50
1,600	SCRAP (60')	BRAILA-BARTIN	800/800	12.00
2,800	MINERALS	SPLIT-TERMINI IMERESE	1250/1250	9.00
3,300	AMMONIUM NITRATE	TUAPSE-KALAMAKI	2000/1200	13.00
3,300	GENERAL CARGO	ST. NICOLAS-CARONTE	2000/2000	13.00
4,000	STEEL COILS	SAGUNTO-GEMLIK	2500/2500	16.00
4,400	CAN	BANDIRMA-ROCHEFORT	2000/1500	20.00
6,500	UREA	CONSTANTA-BIRKENHEAD	2250/2000	27.00
9,500	RAPESEED MEAL (51')	ROUEN-CASABLANCA	1700/1500	17.00

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

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

## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK-MAYIS 2020 (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

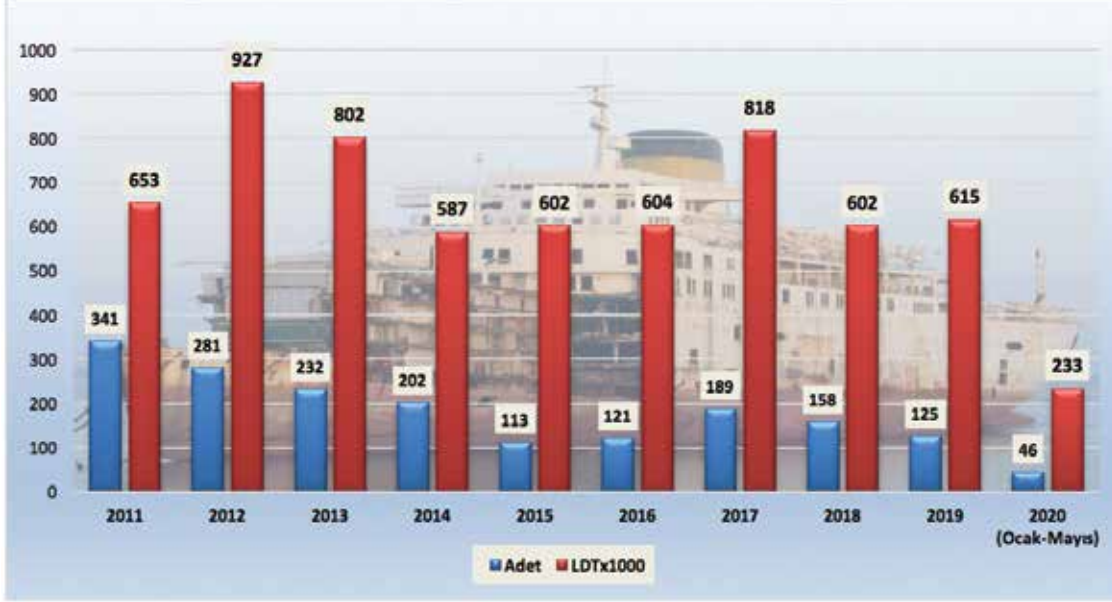
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTİGUA BARBUDA	2.446	3.735	1.010	1992	4.05.2020
2	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
3	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
4	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4.892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
5	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLİVYA	2.457	2.893	1.273	1978	6.05.2020
6	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	600	1975	13.04.2020
7	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	962	1975	13.04.2020
8	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	1.02.2020
9	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	6.03.2020
10	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	3.02.2020
11	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	3.02.2020
12	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
13	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
14	8131233	BURIN SEA	RÖMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	9.01.2020
15	8225486	TRINITY SEA	RÖMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	9.01.2020
16	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
17	7358327	VITSENT ZOS KORNAROS	RO-RO	KOMORLAR	6.387	1.616	5.114	1976	13.04.2020
18	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	827	500	485	1970	20.04.2020
19	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	660	500	481	1957	29.04.2020
20	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMORLAR	999	1.608	560	1975	15.05.2020
21	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	64.502	66.520	24.250	1995	7.05.2020
22	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
23	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	6.02.2020
24	7377567	IONIAN SKY	RO-RO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
25	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
26	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
27	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
28	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
29	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
30	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
31	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	1.02.2020
32	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
33	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
34	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DESTEK PLATFORMU	SİNGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
35	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020
36	7034593	WITPOWER	RÖMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
37	-	WITSERVICE	RÖMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
38	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
39	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
40	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	4.02.2020
41	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
42	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5.686	3.389	1984	20.04.2020
43	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
44	-	DEĞİRMENDERE	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
45	-	KUŞADASI-D	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
46	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020

**Kaynak:** Gemisander

\*Renklendirilen gemiler Mayıs 2020 tarihinde sökümüne gelen gemilerdir.



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



*Kaynak: Gemisander*

## 2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



*Kaynak: Clarksons Research Services Limited*

## 2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	MART			NİSAN			MAYIS		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	1	35	2.800	4	40,5	4.188	2	17,5	5.500
Asp.& Bit.	1	13	5.988						
Bulk	10	24,8	1.042.766				3	26,7	363.039
Chip	1	24	49.889						
Container	6	22,8	101.160	1	40	26.350	1	23	90.456
Diving Spt	1	35	2.500						
GCargo	3	42,3	14.205	2	43,5	3.753	1	44	1.608
LNG				2	39	143.874			
LPG	2	34,5	14.545						
MPP	3	26	50.148	1	28	3.735	1	26	4.297
MPP/Hvy. Lift							1	17	30.095
Open Hatch	1	35	41.649						
Ore	2	26,5	605.347	1	28	268.132	2	26,5	605.347
Pass/Car F.				1	44	1.616			
PCC	1	33	2.538	1	28	17.216	1	27	12921
Products	5	29	63.747						
PSV				2	17,5	7.925	3	21	9301
Rfr Fish C.	1	25	510						
Ro-Ro							1	23	12.488
Ro-Ro/Lo-Lo	1	35	7.130						
Seis. Survey	1	40	1.375						
Tanker	2	38,5	35.987						
Training Ship	1	45	2.169	1	28	10.134			
TSH Dredger	2	57,5	3.520						
Tug	2	28,5	226	2	37		1	40	606
Utility	1	46	770						
<b>Genel Toplam</b>	<b>48</b>	<b>30,7</b>	<b>2.048.969</b>	<b>18</b>	<b>35,1</b>	<b>486.923</b>	<b>17</b>	<b>25,4</b>	<b>1.135.658</b>





**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited

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

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



# LEO MARINE



Biz sizin  
**Limana**  
nasıl ulaştığınızı  
ile ilgileniyoruz



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

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



Chevron Yetkili Dist.

## ► BAZI İŞLER ŞAKAYA GELMEZ

artık dalgaların üzerinde sörf yapma dönemi bitti,  
şimdi o dalgaları yaratan rüzgar olma zamanı

- Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar
- PR Çalışmaları (Basın ve Halkla ilişkiler)
- TV Programları
- Belgesel, Tanıtım ve Reklam Filmi
- Kurumsal Kimlik Çalışması
- Broşür ve Katalog Çalışması
- Tasarım

**vira**  
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HABER YORUM DERGİSİ

**TAYFAJANS**

Koşuyolu Cad. Katip Salih Sok. No:60  
Kat:1 D:1 Validebağ-Kadıköy/ İSTANBUL  
Tel: 0216 339 13 40-41  
[www.tayfajans.com](http://www.tayfajans.com)





**SPARE PARTS  
SERVICE**

**MAXIMIZE  
ENGINE  
PERFORMANCE**

**MESI INCORPORATION**  
Marine Engine Spares International Inc.  
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.  
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

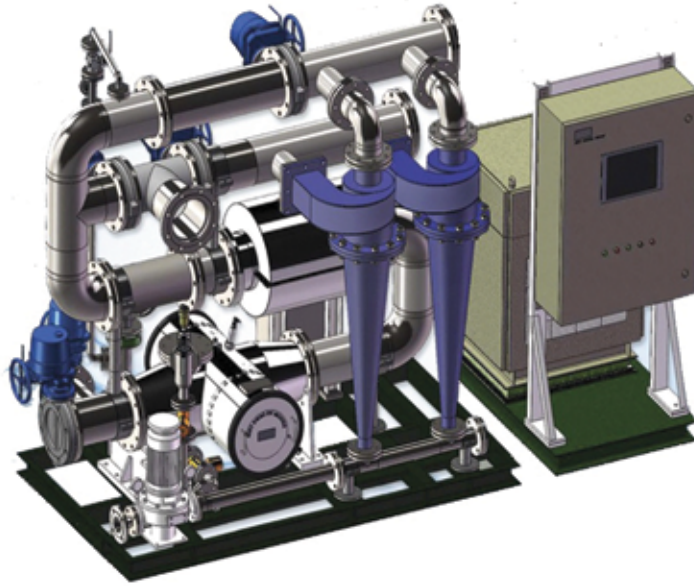
**P:** +90 216 346 17 00-03  
**F:** +90 216 346 00 02  
**M:** sales@mesimarine.com  
**W:** www.mesimarine.com

**in** mesimarine  
**@** mesimarineinc



# BSKY

**BSKY** IS THE ONLY ONE IN THE WORLD  
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYCLONE FOR BWMS



**ZERO MAINTENANCE**

**NO REPLACEMENT**

**NO CLOGGING**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO**  
EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02  
0090 533 281 24 77  
0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr  
www.yafdiesel.com.tr

