

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2020

23
NİSAN
ULUSAL EGEMENLİK VE
ÇOCUK BAYRAMI

100.yıl

★ ★ ★ 1920 ★ ★ ★

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

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

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

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



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

OMAR ÖZENİR

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



Yıl 36

MAYIS 2020

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Editör: ÖZGE SAYDAM DEMİRKOL editor@virahaber.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:
SEVİM TARHAN ATASOY
ESİN TARHAN

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

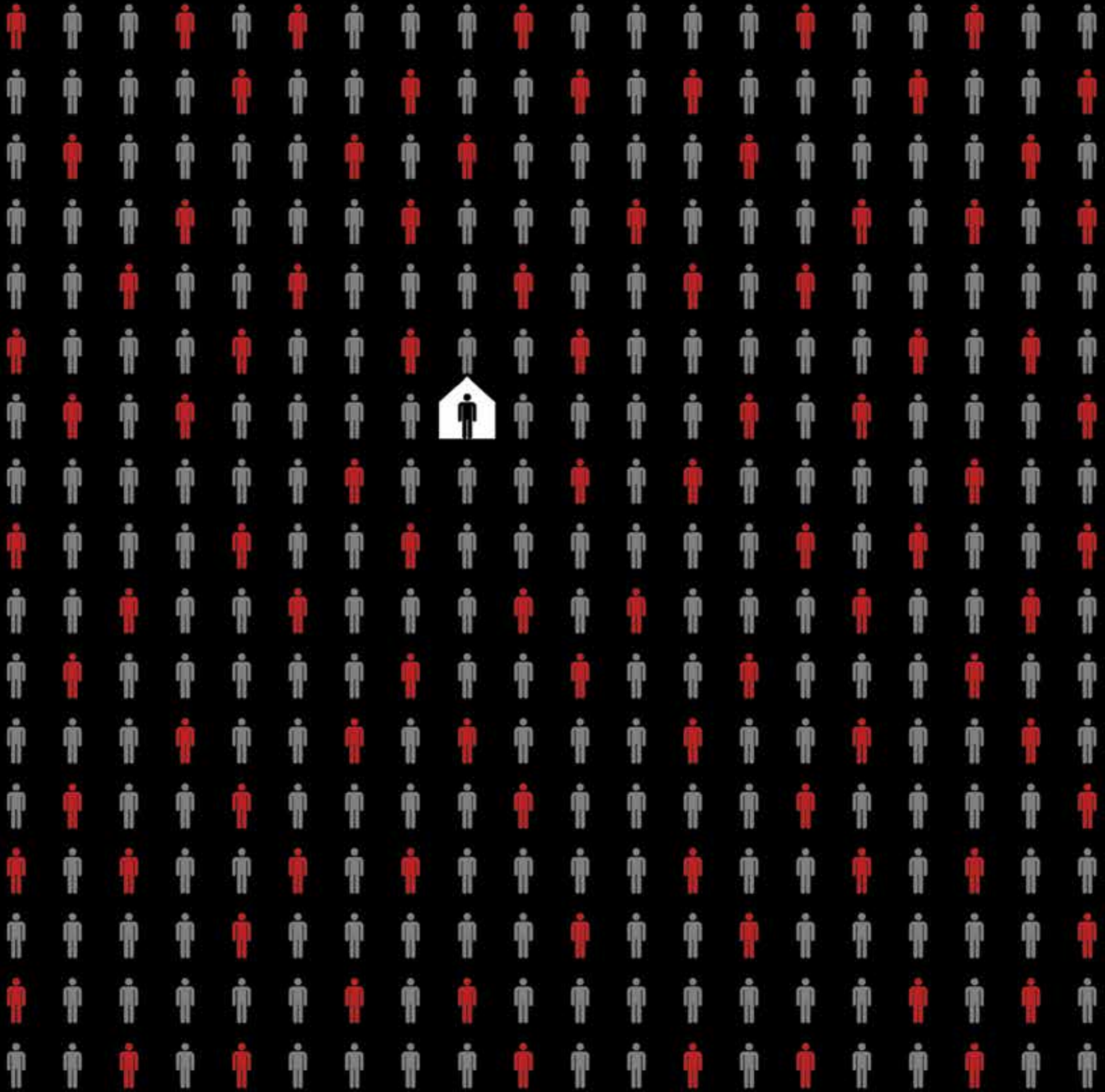
Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

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

ISSN 1301 – 5907



PROTECT
YOURSELF
AND OTHERS

avsglobalsupply.com

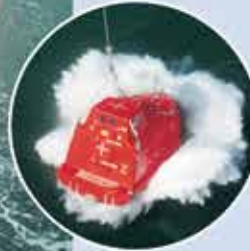
DON'T RISK IT, STAY HOME.

Due to Covid-19 all our departments are working from home. Regardless of where we are, we continue to work at the same strength and speed.

FREEFALL LIFEBOATS



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

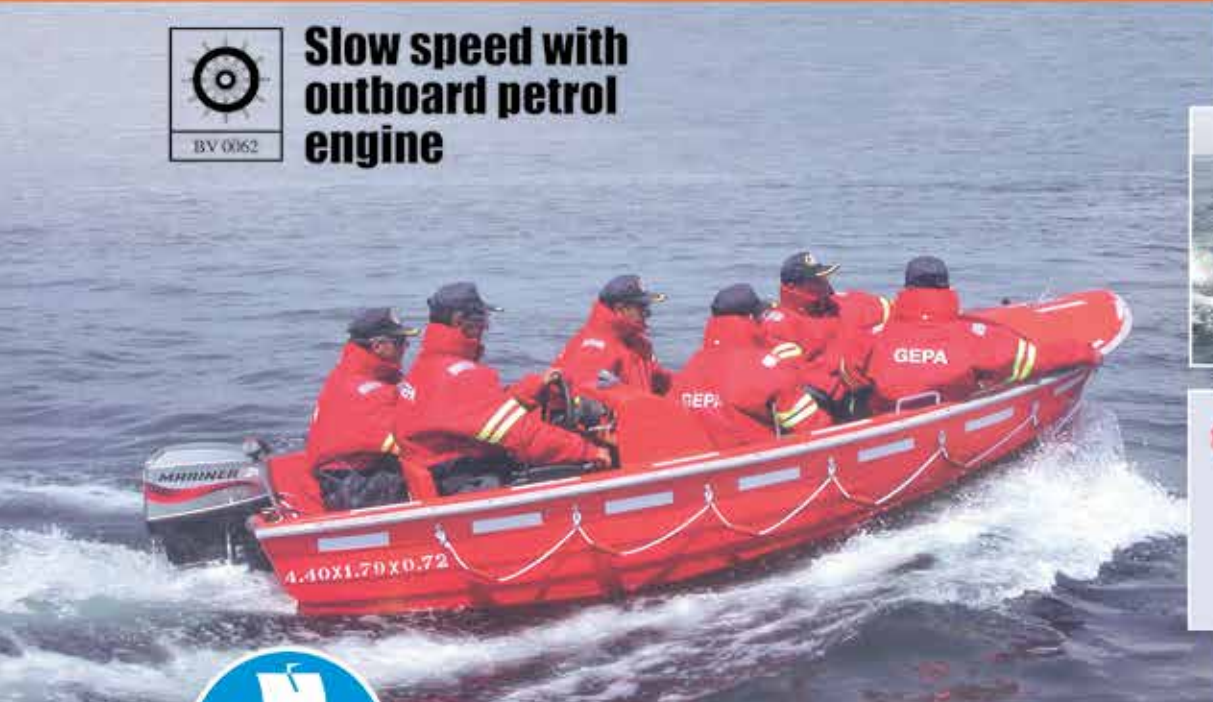


RESCUE BOATS

**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

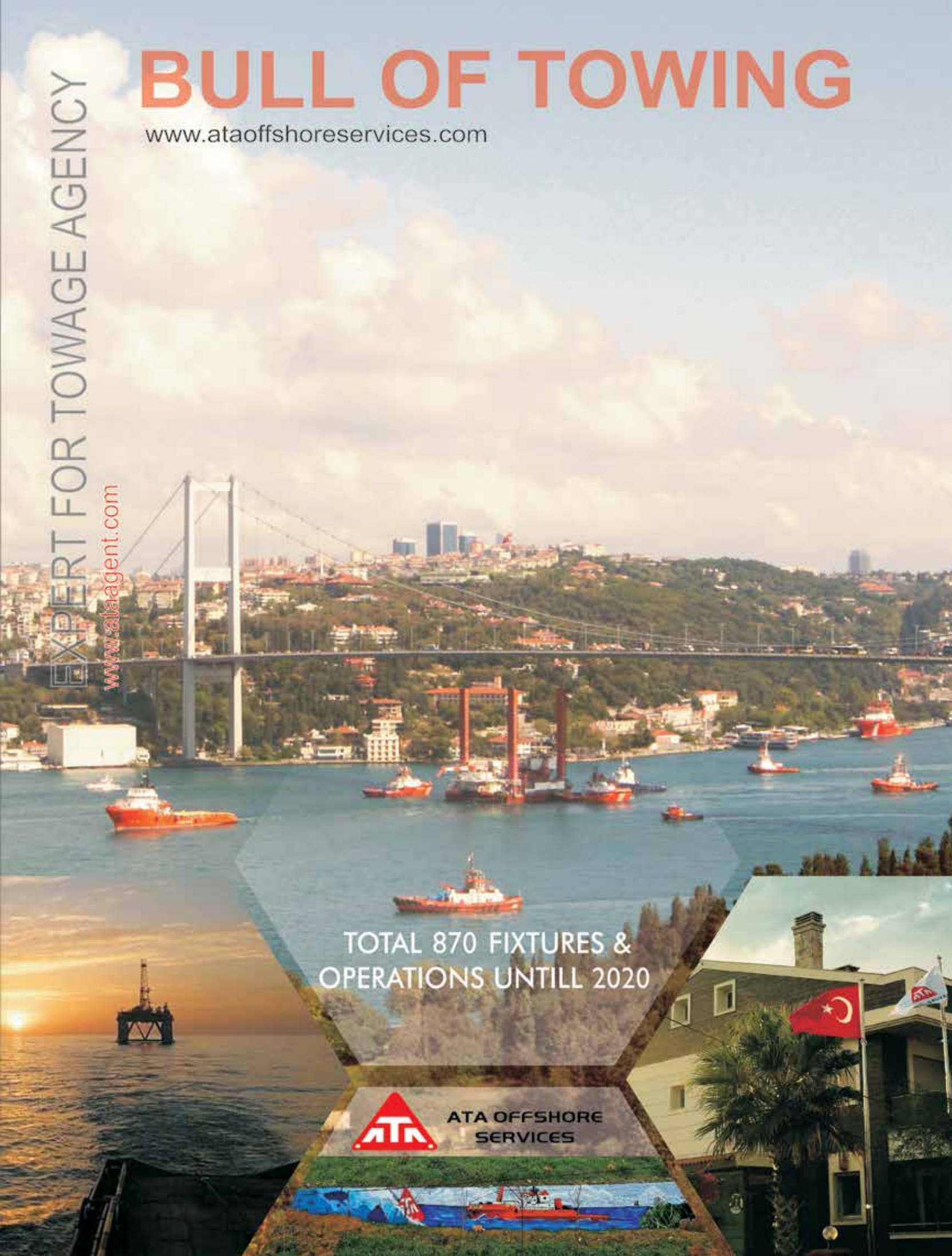
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 870 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2020



ATA OFFSHORE
SERVICES



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS'İN GÜNDEMİNDE
EKONOMİ VE KORONA
VİRÜS VARDI

44

GÜNDEM

TÜRKİYE'DE
VE DÜNYADA
KORONAVİRÜS

12

TAMER KIRAN

"HER KİŞİN ARDI
BAHARDIR!"

46

MAKALE

PETER SAND

50

ARMATÖRLER

BİRLİĞİ

HÜSEYİN ÇINAR

52

EKONOMİ

HARUN ŞİŞMANYAZICI

60

AKADEMİK BAKIŞ

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE KRİZ
YÖNETİMİ

70

ÇANAKKALE ZAFERİ

ÇANAKKALE ZAFERİ
KUTLAMALARINA
COVID-19 ENGELİ

72

SÖYLEŞİ

MAHMUT IŞIK

92

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	36
DTO AB BÜLTENİ	64
GEMİ TUTULMALARI	68
SEKTÖRDEN HABERLER	76
BUNKER	94
TOBB GENÇ GİRİŞİMCİLER KURULU	96
MARİNALAR	98
KÜLTÜR & SANAT	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU	110

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



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.

Tünelin ucunda ışık göründü...

Dünyamızın üzerine kabus gibi çöken Koronavirüs (Covid-19) ile mücadelede Nisan ayını da geride bıraktık. Salgınla mücadele kapsamında çok doğru ve haklı gerekçelerle alınan sokağa çıkma kısıtlaması uygulamaları ile artık hafta sonları ve tatil günlerini evlerimizde geçiriyoruz. Ancak mübarek Ramazan, bereketini de beraberinde getirdi ve çok güzel haberler de almaya başladık. İlk defa iyileşen sayısı, vaka sayısının üzerine çıktı ve günlük ölüm sayıları düşüyor. Bu

şekilde gördü. Ben, tüm denizcilerimize şükranlarımı sunuyorum. Hakikaten fevkalade önemli bir hizmet sunuyorlar. Salgının ekonomimize verdiği büyük zararlar var. Allah zeval vermesin, devletimiz ilk günden beri üzerine düşeni yapmaya büyük gayret gösteriyor. Hızlıca uygulamaya konulan Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi ile işletmelerimize, özellikle kamu bankalarımız tarafından finansman sağlanmaya başlandı. Vergi ertelemeleri ve kısa çalışma ödeneği uygulaması ile

3. çeyreklerde hafif sıkıntılar yaşamakla birlikte yıl sonundan itibaren eğer sıradışı, öngörülemez bir pandemi tekrarı vuku bulmazsa güçlü bir büyüme trendine gireceğini öngörüyorum. Bu arada, şüphesiz salgına karşı bir aşı veya ilaç bulununcaya kadar hiçbir şey eskisi gibi olmayacak. Artık yeni yaşam ve çalışma şekillerine alışmamız gerekiyor. Deniz Ticaret Odası olarak bizler de tarihimizde ilk kez nisan ayı Meclis toplantımızı Covid-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yaptık. Mayıs ayı toplantımızı da aynı yöntemle gerçekleştireceğiz. Yine her yıl düzenlediğimiz geleneksel iftar yemeğimizi bu yıl maalesef yapamıyoruz. Onun yerine Odamız bütçesinden, TOBB'un da desteğini katarak ihtiyaç sahibi 2180 kişiye alışveriş çeki hediye ettik. Yardım çekleri, şubelerimizdeki meclis üyelerimizin gayretleriyle yerlerine ulaştırıldı.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

rakamlar salgının azalma eğilimine girdiği yönünde çok önemli işaretler veriyor.

Bugünlere Sayın Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde, Sağlık Bakanımızın yönetiminde salgının başladığı ilk günden bu yana aldığımız yerinde önlemler ve başarıyla yürüttüğümüz uygulamalarla geldik. Ülkemiz, gerek sağlık ordusu, gerekse sağlık altyapısıyla bu görünmez düşmana karşı savaşta muazzam bir mücadele örneği sergiledi. Bu mücadelenin ön safında yer alan doktor, hemşire tüm sağlık çalışanlarımıza da bir kez daha saygı, minnet ve şükranlarımızı sunuyoruz. Bir büyük teşekkürü de denizciler hak ediyor. Bu kriz sürecinde bütün dünya sektörümüzün hayati bir öneme sahip olduğunu çok net bir

destekler veriliyor. Şu günlerde üyelerimizin en büyük sıkıntısı olan finansman kaynağı bulma sorununu gidermek için çatı kuruluşumuz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde yoğun çabalar sarf ettik. Bu çabaların sonucunda Türkiye Halk Bankası tarafından kullanılan İşe Devam Desteği – Küçük İşletme Cansuyu Kredisi'nden üyelerimiz faydalanabiliyorlar. Yine, Kredi Garanti Fonu'nun kefaleti ve Oda'mızın maddi katkılarıyla Nefes Kredisi Denizbank tarafından hayata geçirildi. En son Halk Bankası'nın Mikro Ölçekli Şirketlere Can Suyu İşletme Kredisi oluşturuldu. Tüm bu desteklerin zor zamanda şirketlerimizin dertlerine bir nebze derman olacağına inanıyoruz. Bu zor dönemi en kısa zamanda atlatacağımıza yürekten inanıyorum. Türkiye'nin 2. ve

1 Mayıs'ta Emek ve Dayanışma Günü kutlanıyor. Bu vesileyle tüm emekçilerin birlik, beraberlik ve barış gününü en içten dileklerle kutluyorum.

Mayıs ayında, rahmet ve bereket ayı Ramazan ayının son günlerinde Kadir gecesini idrak edeceğiz. Milletimizin ve İslam âleminin Kadir Gecesi'ni tebrik ediyor, ibadet ve dualarımızın kabul olmasını diliyorum. Yine hemen ardından kutlayacağımız Ramazan Bayramı'nın da milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmemizi temenni ediyorum.

Ve 19 Mayıs 1919... Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Bandırma Gemisi ile Samsun'a çıkıp, işgal altındaki ülkenin kurtuluşu için meşaleyi yaktığı bu tarihi günü gençlere armağan etmiştir. Bu vesileyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını bir kez daha saygı ve minnetle anıyor, başta gençlerimiz olmak üzere milletimizin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı kutluyorum. Aydınlık ve güzel günler için belki bir miktar daha dişimizi sıkacağız ama son günlerdeki olumlu gelişmelerin ardından içinde bulunduğumuz karanlık tünelin ucunda ışığın görüldüğünü söyleyebiliriz. Bir olmaya, beraber olmaya, sabırlı olmaya devam edelim.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





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.

www.eagle.org

SAFETY LEADERSHIP
DRIVING SUSTAINABILITY

© Theobald Group/Shellmar

MECLİS TOPLANTISI İLK KEZ VİDEO KONFERANS YÖNTEMİYLE YAPILDI

Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı COVID-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında gerçekleştirilen toplantının ana gündem maddesi COVID-19'un ekonomiye ve sektöre etkileri oldu.



SALİH ZEKİ ÇAKIR

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, toplantıya başlamadan önce tüm insanlığa musallat olan COVID 19 salgınından bir an önce kurtulma dileğini dile getirdi. “Her zor zamanda olduğu gibi denizcilik camiası olarak her daim devletimizin ve milletimizin emrindeyiz, yanındayız” diyen Çakır, maddi ve manevi desteklerini sürdüreceklerini belirtti. Bu anlamda yönetim kurulunun almış olduğu kararla, Biz Bize Yeteriz Kampanyası'na yapmış olduğu 1 milyon TL'lik bağıştan dolayı yönetim kurulu başkan ve üyelerine meclisimiz adına teşekkürlerini ileten Çakır bu salgın

sürecinde en büyük sorumluluğu ve riski üstlenen, göğüsleyen sağlık ordumuza da teşekkür etti. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na ataması yapılan Adil Karaismailoğlu'nu tebrik ederek, üstün başarılar dileyen Çakır, bu yeni görevin denizciliğimiz ve ülkemiz için hayırlı olmasını diledi. Çakır, önceki Bakan Cahit Turhan'a da hizmetlerinden dolayı teşekkür etti.

Gündeme geçilmeden önce Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen bu ay sektörde vefat edenlerin isimlerini okudu. Serhat Barış Türkmen şöyle

devam etti: “Denizcilik Eski Müsteşarı Sayın Hasan Naiboğlu'nun babası Şemsettin Naiboğlu vefat etmiştir. Yine Odamız üyesi Karavelioğlu Group bünyesinde faaliyetlerine devam eden İnebolu Shipyard'ın Yönetim Kurulu Başkanı Türkiye İşverenler Sendikaları Konfederasyonu eski yönetim kurulu üyesi, Türk Armatörleri İşverenler Sendikası eski başkanı ve Odamız eski meclis üyesi Sayın İlhan Karavelioğlu'nun kardeşi Orhan Karavelioğlu vefat etmiştir. Yine Odamız Üyesi Karavelioğlu Group bünyesinde faaliyetlerine devam eden İnebolu



Shipyard'ın Yönetim Kurulu Başkanı Odamız eski meclis üyesi Sayın İlhan Karavelioğlu'nun eşi Necla Erdoğan Karavelioğlu vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet diler, kederli ailelerine Odamız ve camiamız adına baş sağlığı dilekelerimizi sunarız." Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da ölenlere rahmet ve ailelerine başsağlığı diledikten sonra gündem maddelerine geçildi.

ŞUBAT AYI MİZANI OKUNDU VE ONAYLANDI

Toplantıda Oda Meclisi'nin 05.03.2020 tarih ve 24 sayılı toplantı zabıtları onaylandı. İkinci gündem maddesi olarak, Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen 2020 Şubat ayı mizanını okudu, mizan meclis tarafından onaylandı. Ardından diğer gündem maddelerine geçildi. Gündem maddelerinin okunup, onaylanmasının ardından Oda Yönetim Kurulu'nun mart ayı faaliyetlerinin sunumu yapıldı. Sunumun ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, mart ayı faaliyetlerinden dolayı yönetim kuruluna ve ekibine, emeği geçenlere teşekkür etti ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a söz verdi.

"OLAĞANÜSTÜ BİR DÖNEMDEN GEÇİYORUZ"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran sözlerine hiç alışkın olunmayan şartlar altında bu meclisi icra ettiklerini belirterek başladı. Tüm katılımcıları şahsı ve yönetim kurulu adına sevgi ve saygıyla selamladığını söyleyen Tamer Kıran eşine benzerine rastlamadığımız olağanüstü bir dönemden geçtiğimize dikkat çekti. Kıran şöyle devam etti: "COVID 19 salgını, bütün hayatımızı esir aldı. 100 yıldır görülmeyen bir salgın maalesef bu zamana denk geldi. Bu kritik süreçte Odamız tarihinde bir ilki yaşayarak nisan ayı meclis toplantımızı video konferans yolu ile tertip etmek zorunda kaldık. Gönüllü veya zorunlu karantina uygulamaları sebebiyle dünyada günlük hayat adeta durma noktasına gelirken, dört bir yandan her gün gelen ölüm haberleri morallerimizi bozuyor. Bir tarafta sevdiğimizizi, yakınlarımızı, diğer tarafta işimizi kaybetme korkusunu derinden yaşıyoruz. Hepimiz üzgün ve endişeliyiz. Denizciler için en zor şartlardan, seyir şartlarından biri olan yoğun sis, dalgalı hava gibi bir ortamda güvenli bir limana ulaşabilmenin kaygısını yaşıyoruz ve bu şartların ne

zaman son bulacağını da maalesef öngöremiyoruz."

"SALGININ BİZLERİ ETKİLEYEN ÜÇ ÖNEMLİ AYAĞI VAR"

Salgının bizleri etkileyen üç önemli ayağı bulunduğunu; bunları sağlık, finansal piyasalar ve reel ekonomi olarak sıralayan Tamer Kıran, Türkiye'nin, en başından itibaren bu hastalıkla ilgili gelişmeleri yakından izlediğini ve tedbirlerini de süratle aldığını kaydetti. Kıran, bu mücadelede, özverili ve fedakar çalışmalarıyla en ön safta yer alan doktor, hemşire ve tüm sağlık çalışanlarına minnet ve şükranlarını sundu.

Kıran şöyle devam etti: "Değerli üyeler, bu salgının bizleri etkileyen üç önemli ayağı var. Birincisi sağlık. İkincisi finansal piyasalar, üçüncüsü ise reel ekonomi. Sağlık konusunda bir şeyler söylemek bizim işimiz değil, ama gördüğümüz Türkiye en başından itibaren bu hastalıkla ilgili gelişmeleri yakından izledi ve tedbirlerini süratle aldı, almaya da devam ediyor. Ancak, dünyayı saran felaket kaçınılmaz bir şekilde bizim de kapımızı çaldı. Devletimizin tüm kurumları önlemleri



en üst seviyeye çıkararak, seferberlik ruhuyla bu korkunç salgına karşı mücadelesini sürdürüyor. Başta Cumhurbaşkanımız olmak üzere Sağlık Bakanımız ve Bilim Kurulu Üyelerimiz salgının gelişimini sürekli takip ediyorlar ve alınması gereken kararları süratle uygulamaya koyuyorlar. Hemen yanı başımızdaki Avrupa'da, gelişmiş ülkeler olarak bildiğimiz İtalya, İspanya, Fransa ve İngiltere'deki vaka sayıları ve ölümler çok çok fazla. Salgını kontrol altına almakta çok zorlandıklarını görüyoruz. Bu konuda onlardan daha iyi durumda olduğumuzu şu an için söyleyebiliriz.

Bugünlerde bizlere düşen en büyük görev, sağlığımız ve geleceğimiz için önlemlere harfiyen uymaktır. Mümkün olduğunca evlerimizden dışarı çıkmamalı, çıkmak zorunda kalırsak sosyal mesafeyi korumalı, eldiven, maske gibi koruyucu malzemeleri özenle kullanmalıyız. Bu mücadelede özverili ve fedakar çalışmalarıyla en ön safhada yer alan, doktor, hemşire ve benzeri tüm sağlık çalışanlarımıza saygı ve şükranlarımı sunuyorum. Bu savaşta onların bu fedakarlıkları sayesinde kazanacağız."

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE TEŞEKKÜR

"Bir büyük teşekkürü de denizcilik sektörümüzde gemilerde, limanlarda, tersanelerde çalışmalarını sürdüren insanlarımız hak ediyor" diyor

Tamer Kiran, bu dönemde salgınla mücadeleden başarıyla çıkılması için ekonomik anlamda ayakta kalmak, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanmasının çok önemli bir konu olarak karşımıza çıktığının altını çizdi. Dünyada yüklerin %85'inin taşındığı deniz yolunun payının, salgın sonrası bugün itibarıyla %90'lara çıktığını söyleyen Kiran; "İçinden geçtiğimiz kritik günlerde sektörümüzde çalışanlar da çok önemli hayati görevler ifa ediyorlar. Bu kritik günlerin görünmez kahramanlarına ayrıca teşekkür ediyorum, şükranlarımı sunuyorum" dedi.

İşin finansal boyutuna gelindiğinde tüm dünyanın el ele vererek bu girdaptan kurtulma mücadelesi verdiğinin altını çizen Tamer Kiran, salgının Avrupa ve Amerika'ya sıçramasıyla beraber, finansal piyasalarda riskli varlıklardan kaçış başladığını ve bu durumun çok ciddi likidite sorunu yarattığını belirtti. Azalan likiditenin, varlık fiyatlarında hem dalgalanmayı artırdığını, hem de çok sert düşüşlere yol açtığını söyleyen Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Bu çerçevede, başta Amerika Merkez Bankası, Avrupa Merkez Bankası olmak üzere bizim merkez bankamız da dahil, dünyadaki birçok merkez bankası likidite sağlamaya yönelik çok kapsamlı politikaları devreye aldılar. Likidite artmaya başladıkça volatilite, dalgalanma azalmaya başladı.

Başta hisse senedi piyasası olmak üzere varlık fiyatlarındaki sert düşüşlerin ardında çok küçük de olsa bir miktar toparlanma oluştu. Şüphesiz salgının hepimizi yakından ilgilendiren boyutu reel ekonomi noktasında... Bu süreçte insan kaynağımızın kaybedilmemesi, işletmelerimizin faaliyetlerini yürütmesi çok büyük önem taşıyor. Özellikle içinde bulunduğumuz ikinci çeyrekte ekonomik aktivitede çok ciddi bir yavaşlama kaçınılmaz gözüküyor. Hem arz, hem talep yönlü bir şok yaşıyoruz. Bir taraftan mal ve hizmet üretiminin çok gerilediği bir durum yaşıyoruz, diğer taraftan temel ihtiyaç ürünleri dışında çok ciddi bir talep düşüşü ile karşılaşılıyor. Talep olmayınca üretim daha olumsuz etkileniyor, üretim olmayınca gelir kaybı ortaya çıkıyor. Gelir kaybı talebi daha da azaltarak bir kısır döngü yaratıyor. Bu çerçevede ekonomi politikalarının gelir ve istihdam kaybını önlemeye ve telafiye yönelik atacağı adımlar çok büyük önem taşıyor."

"EKONOMİK İSTİKRAR KALKANI PAKETİ ÖNEMLİ DESTEKLER İÇERİYOR"

"Değerli üyeler, biz de çatı örgütümüz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin koordinasyonunda pandemi krizinin ilk başından beri sektörlerimizin en az hasarı görmesi için çalışıyoruz. Salgının bize sıçradığı ilk vakanın görüldüğü 10 Mart tarihinden itibaren üyelerimize sıkıntı ve önerilerini iletme çağrısında bulduk" diyen Tamer Kiran, bu sıkıntı ve talepleri anında ilgili kurum ve kuruluşlara ilettiklerinin, iletmeye devam ettiklerinin bilgisini verdi. Kiran; "Ekonomi yönetimlerimiz de kriz tedbirlerini göreceli olarak devreye soktu. Cumhurbaşkanımız salgının ekonomik etkilerini azaltmak için Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi'ni açıkladı. Paket, dünyanın içinde bulunduğu ekonomik konjonktür dikkate alındığında birçok kesimin beklediği fevkalade önemli destekler içeriyor. Ayrıca Merkez Bankası, BDDK ve kamu bankalarının önderliğinde eş zamanlı önlemler alındı, alınmaya devam ediliyor. Bu tedbirlerin ana omurgasında vergi ertelemeleri,



kısa çalışma ödeneği ve düşük maliyetli işletme kredileri var. Hepinizin yakından takip ettiği bu tedbirlerden bazılarını hatırlatmak istiyorum. Mart ayı KDV ödemeleri bir ay, nisan ayına ertelendi. Antrepoculuk faaliyetleri dahil lojistik ve ulaşım sektörlerinin içinde bulunduğu 31 sektör ve faaliyet kolunda nisan, mayıs ve hazirandaki muhtasar KDV SGK ödemeleri 6'şar ay ertelendi. Gelir İdaresi Başkanlığı İnteraktif Vergi Dairesi internet sitesinde üyelerimizin bu kapsama mücbir sebep kapsamına girip girmediklerini sorgulayabilmeleri için mücbir sebep sorgu ekranı açıldı" şeklinde konuştu. Bu faaliyetlerin çok hızlı hayata geçirildiğini sözlerine ekleyen Kıran, atlamalar, gözden kaçmalar, tam kapsamlı düşünülerek işleri yapmanın bazen mümkün olmadığını söyledi. Kıran, "Bu bağlamda, eğer sektörünüzün ulaşım sektörü, ulaşım ve lojistik sektörü içinde yer aldığını düşünüyorsanız, bu kapsama girip girmediğinizi sorguladıktan sonra eğer girmiyorsanız vergi dairesine başvurarak bu kapsama alınmanızı isteyebilirsiniz" dedi.

Tamer Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: "COVID-19 salgını ile ilgili tedbirlerden etkilendiği için nakit akışı bozulan firmaların kamu bankalarına olan kredi, anapara ve faiz ödemeleri 3 ay ertelendi. Kredi Garanti Fonu'nun

kefalet kapasitesi, bu açılacak olan kredilere teminat olması amacıyla 500 milyar TL'ye çıkarıldı. Kamu bankaları öncülüğünde İşe Devam Kredi Desteği açıklandı. 6 ay ana para ve faiz ödemesiz toplam 36 ay vadeli ve yıllık %7.5 faiz oranlı kredi başvuruları 26 Mart tarihi itibarıyla başladı. Özel bankaların da katıldığı %9.5 faizli, 3 ay ödemesiz, 12 ay vadeli Ekonomik İstikrar Kalkanı Kredi Desteği Paketi devreye girdi. 24 Mart öncesine ait ödenmeyen kredi, çek, senet, kredi kartı borçları, 31 Aralık 2020 tarihine kadar ödenir veya yeniden yapılandırılırsa sicile işlenmeyecek. 30 Haziran'a kadar vadesi gelecek reeskont kredilerine 90 gün vade uzatımı, yeni kullanılacak reeskont kredilerine 12 ay ek taahhüt kapama süresi verildi. Bankalara yönelik BDDK nezdinde şikayet hattı oluşturuldu. 31 Aralık 2020 tarihine kadar kullanılacak kredilerde; vergi borcu yoktur, SGK borcu yoktur belgeleri aranmayacak. Ticari alacak sigortası kapsamına orta ölçekli yani cirosu 125 milyon TL'ye kadar olan işletmeler de dahil edildi."

DTO Başkanı Tamer Kıran, "Desteğin krediler kısmında bir paragraf açmak istiyorum" diyerek sözlerine şöyle devam etti: "Yaptığımız değerlendirme sonucu, alınan tedbirlere rağmen, bankalarla kredi konusunda sıkıntılar yaşandığını görüyoruz. Kredi Garanti

Fonu'nun kefalet kapasitesi 250 milyar lira artırılmasına rağmen, bankaların, kredi taleplerini limit bitti diyerek geri çevirdiklerini duyuyoruz. Yine salgından gerçek anlamda olumsuz etkilenen firmaların kredi olanaklarından yararlanamadıkları yönünde şikayetler de söz konusu. Bu bağlamda, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıkıoğlu'nun bu hususları önceki gün dile getirmesinin ardından yapılan görüşmeler neticesinde, durumun daha olumluya gideceği, hatta gitmeye başladığı yönünde bilgiler gelmeye başladı."

KISA ÇALIŞMA ÖDENEĞİNDEN YARARLANMA ŞARTLARI İYİLEŞTİRİLDİ

İstihdam konusunda ise kısa çalışma ödeneğinden yararlanma şartlarının iyileştirildiğine dikkat çeken Kıran şu bilgileri verdi: "600 gün prim şartı, 450 güne, son 120 günlük prim ödeme şartı 60 güne indirildi. Kısa çalışma ödeneği başvurusu için istenen belge sayısı 10'dan 2'ye düşürüldü. Telif çalışması süresi iki aydan dört aya çıkarıldı. Turizm sektöründe iş sözleşmeleri askıda olan çalışanlardan nisan ayında sigorta girişi yapılan işçiler Kısa Çalışma Ödeneği kapsamına alındı. Kısa Çalışma Ödeneği kapsamında bulunan işyerlerinde çalışmasını sürdüren çalışanlar için asgari ücret desteği ödenmeye devam edecek. KOSGEB'in 30 Haziran'a kadar tahakkuk edecek alacakları 2021'e ertelendi. Faaliyetleri zorunlu olarak durdurulan işyerleri için kamu idarelerince yani ev sahibi kamu olan işyerleri için kira bedeli tahakkuk ettirilmeyecek. Teknoparklardaki kuluçka firmalarından ve ticari işletmelerden iki ay süre ile kira alınmayacak. Konaklama vergisi 1 Ocak 2021 tarihine ertelendi.

1 Mart 2020 ile 30 Haziran 2020'ye kadar işyeri kira bedelinin ödenmemesi, kira sözleşmesinin feshi ve tahliye sebebi oluşturmayacak. İcra iflas talepleri 30 Nisan'a kadar durduruldu. Kapasite raporlarının süreleri otomatik olarak 1 Mayıs'a ertelendi. Haziran ayında oda ve borsalara ödenmesi gereken yıllık üyelik ve munzam aidatlar, gecikme zammı ve



faiz tahakkuk ettirilmeksizin tek seferde ekim ayına ödenmek üzere ötelendi.”

“ÇALIŞMALARIMIZI YENİ ŞARTLARA GÖRE DÜZENLEDİK”

Özetle verdiği bu tedbirlerin ekonomi yönetimimizin gelir ve istihdam kaybını telafiye yönelik önemli adımlar atmaya başladığını göstermekte olduğunun altını çizen Tamer Kıran salgının seyri konusundaki belirsizlikler nedeniyle dinamik bir süreç ile karşı karşıya olduğumuzu, talep koşullarının normalleşme sürecine kadar gelir ve istihdam kaybının önlenmesi ve telafisine yönelik politikaların devamının çok büyük önem taşımakta olduğunu vurguladı. Bunun ekonomi yönetimi tarafından dikkate alınacağını değerlendirdiğini söyleyen Tamer Kıran, salgınla birlikte Deniz Ticaret Odası olarak hassas bir süreç yürüttüklerini söyledi. Bu kritik dönemde bir yandan çalışanlar ve üyeler için sağlık önlemlerini en üst düzeye çıkarırken, diğer yandan hizmetlerin aksamadan yürütülmesini temin etmeye çalıştıklarını söyleyen Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: “Odamız, merkez, şube, temsilcilik binalarımız ve ofislerimiz dezenfekte ettirildi. Kamu kurum ve kuruluşlarında uygulanmaya başlanan personel çalışma esaslarına paralel olarak 16 Mart tarihi itibarıyla yeni düzenlemeler yaptık. Hamileler, yasal

süt izni kullananlar, engelli çalışanlar, yönetici pozisyonundakiler hariç, 60 yaş ve üzerinde olanlar idari izinli sayıldı. Yurt dışında planlı faaliyetler de dahil olmak üzere Odamızda düzenlenmesi planlanan Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı başta olmak üzere tüm toplantı, seminer, konferans ve etkinlik faaliyetlerimiz tedbir amaçlı olarak ertelendi. Personelimizin yurt dışı, yurt içi seyahatleri iptal edildi. İlerleyen dönemde personelimizin ve üyelerimizin COVID-19’dan etkilenmesinin önlenmesi ve virüsün yaygınlaşmasının engellenmesi kapsamında Odamız merkez ve şube faaliyetlerinin asgari personel mevcudu ile yürütülmesine karar verdik. Bugün itibarıyla toplam 165 çalışımızdan odalar merkez ve şubelerdeki 165 çalışımızdan 38’i görev yaparken, diğerleri evden çalışmaya destek vermektedir. Merkez şubeler ve temsilciliklerimiz 24 Mart tarihinden itibaren saat 11.00-16.00 saatleri arasında hizmet vermeye başladı. Üyelerimiz, Odamız ile ilgili işlemlerini merkez veya şubelerimize gelmek zorunda kalmadan kurumsal web sitemizin online işlemler bölümlerinden gerçekleştirebiliyorlar. Bununla birlikte yakıt defteri onayı, faaliyet belgesi alınması, tır servisi işlemleri gibi hizmetlerde Odamıza gelen üyelerimizin de taleplerini karşılamaya devam ediyoruz ki, faaliyet belgesini

online verebiliyoruz, onun için de Odamıza gelinmesine gerek yok.” Bu süreçte, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Deniz Ticaret Odası, BIMCO, Dünya Sağlık Örgütü, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin uyarı, tedbir ve korunma amaçlı gönderdiği bilgileri güncel bir şekilde duyurduklarını, Oda’nın web sitesine koyduklarını belirten Kıran, “Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından gönderilen COVID-19 hastalığı rehberi ile deniz giriş noktaları ve Türk Boğazlarında sağlık önlemleri, Sağlık Bakanlığı sağlık elimizde broşürü ve yeni koronavirüs riskine karşı 14 kural broşürü konusunda üyelerimize bilgilendirme yaptık. Bizler de çalışmalarımızı yeni şartlara göre düzenledik, video konferans yöntemiyle toplantılarımızı sürdürdük. Yönetim kurulumuz haftalık toplantılarını video konferans ile düzenli olarak yaptı. Şube başkanlarımız, temsilcilerimiz, yönetim kurulu yedek üyelerimiz, deniz turizmi çalışma grubu üyelerimiz ile video konferans vasıtasıyla toplantılarımızı gerçekleştirdik” diye konuştu. Ayrıca, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin dört yönetim kurulu toplantısı ve başkanı olduğu tır komitesi toplantılarına bu süreçte video konferans yoluyla katıldığı bilgisini paylaşan Kıran; “Meslek komitelerimiz de aynı vasıtayla toplantılarını yapmaya başladılar. Buradan en azından Mayıs ayı sonuna kadar meslek komitelerimizin toplantılarını video konferans yoluyla bu şekilde yapmalarını şiddetle tavsiye ediyorum” dedi. Tüm bu toplantılarda gelen sıkıntı ve talepleri değerlendirerek ilgili bakanlıklara ilettiklerinin altını çizen Kıran, değişen şartları sürekli değerlendirmeye ve aktif hareket etmeye devam ettiklerini sözlerine ekledi.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI’NIN YENİ DÜZENLEMELERİ

Ulaştırma Bakanlığı’nın yakın tarihlerde sektöre yönelik bazı düzenlemeleri olduğunu söyleyen Tamer Kıran şöyle devam etti: “Buna göre liman

başkanlıklarımızda Türk bayraklı gemilere yapılan ön sorvey denetim aralıkları artırıldı. Yabancı bayraklı gemilere yapılan liman devlet yani PSC sorveyleri, 30 Nisan tarihine kadar askıya alındı. Uluslararası sefer yapan Türk ve yabancı bayraklı tüm gemi ve deniz aracı ilgililerinin liman tek pencere sistemi üzerinden liman sahasına gemi girmeden en az 48 saat önce bildirim yapması şartı getirildi. Gemi adamları yeterlilik belgeleri, STCW sertifikaları, süreleri, bitse dahi otomatik olarak üç ay uzatıldı. Gemi adamları işlemlerine ilişkin liman başkanlıklarına şahsi başvurular kapatıldı. Bütün başvurular bilgi işlem sistemleri üzerinden yapılıyor. Amatör Denizci Belgesi, kısa mesafe telsiz operatörü yeterlilik eğitim ve sınavları askıya alındı. Bağlama kütüğü uygulama yönetmeliği kapsamında yapılacak iş ve işlemler 30 Nisan Perşembe akşamına mesai bitimine kadar ertelendi.”

Tamer Kiran; “Resmi Gazete’de yayınlanan gemiler için Ege ve Akdeniz’de Yunan Adaları’na çalışan klassiz gemilerle ilgili bir düzenleme yapıldı ve bu düzenleme ile bu klassiz gemilerin üç yıl sonraya kadar en geç, 24 Mart 2023 tarihine kadar klas alma şartı getirildi. 3 Nisan 2020 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren küçük ve orta ölçekli işletmelerin geliştirilmesi ve desteklenmesi amacıyla KOSGEB tarafından uygun koşullarda finansal destek sağlanması hakkında karar KOSDER filusunun yenilenmesi için önemli bir imkan sağladı. Bu kararla KOSGEB’in faiz desteği limiti 10 kat yükseltilerek yıllık 300 bin Türk Lirası’ndan yıllık 3.000.000 Türk Lirası’na, vade süresi de 48 aydan 60 aya çıkartıldı. Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mustafa Varank’ın, ‘Bu desteği KOSDER filusunun yenilenmesi için kullanırmak istiyoruz’ sözleri basına yansıdı” şeklinde konuştu.

KOSDER filosu yenileme projesinin bilindiği gibi Oda’nın takip ettiği önemli projelerden bir tanesi olduğuna dikkat çeken Kiran, bu proje ile sadece armatörler işletmeciler bakımından değil,

tersane ve yan sanayi için de sektör adına önemli faydalar sağlayacağını ön gördüklerini söyledi. Tamer Kiran şöyle devam etti: “Sayın Cumhurbaşkanımız başta olmak üzere, Sayın Sanayi ve Teknoloji Bakanımıza, KOSGEB Başkanlığında KOSGEB Başkanından tüm ilgili çalışanlarına bu konuda emeği geçen herkese çok teşekkür ediyoruz. Burada şu anda takibini yapmakta olduğumuz diğer şartlar, konular var. Bu konuları da önümüzdeki 1-2 hafta içerisinde belirleyip KOSDER projesine katılmak isteyenlerin hangi şartlara tabi olacağını nihai bir hale getirmeyi nisan ayı sonuna kadar KOSGEB ile birlikte tamamlamayı arzu ediyoruz.”

COVID-19 ile ilgili sürecin dinamik bir süreç olduğunu hatırlatan Kiran şunları kaydetti: “Ne zaman biteceğini, tekrarlayıp tekrarlamayacağını şu an için bilemiyoruz. Dolayısıyla çok zor bir dönemden geçiyoruz. İçinde bulunduğumuz süreç ciddi belirsizlikler içeriyor. Fakat bir taraftan da bizleri umutlandıran gelişmeler de yaşanıyor. Başta Çin olmak üzere, salgının kontrol altına alınmaya başladığının iddia edilmesi, burada iddia edilmesi kelimesini bilerek seçtim. Çünkü Çin’den bu haberleri alıyoruz, ama bildiğiniz, sizin de takip ettiğiniz üzere bu haberlerin sağlamlığı konusunda çeşitli rivayetler var. Artan izolasyon ve yüksek tanı kapasitesiyle dünyanın diğer bölgeleri ve ülkemizde de bu kontrolün bir süre sonra sağlanacağına dair umutlarımız artıyor. Tıp dünyası tedaviye yönelik ilaç ve önleyici aşı geliştirme konusunda çok yoğun bir çalışma içerisinde. Önümüzdeki aylarda üretim sürecinin normalleşmesi, tedarik zincirindeki sıkıntının kısmen azalmaya başlaması mümkün olabilir. İnsanların normal hayatına dönmesi, turizm başta olmak üzere özellikle hizmet sektörlerine yönelik talep yönlü azalmanın önüne geçecektir. Sonuçta bu kriz geride kalacak, ekonomiye ilişkin önemli değişimleri de beraberinde getirecek gibi gözüküyor. Önümüzdeki dönemde konunun tartışılacak çok sayıda boyutu olacak.”

“ÜLKEMİZ BİRÇOK SEKTÖRDE ALTERNATİFLERDEN BİRİSİ OLABİLİR”

İki hususun şu an için daha ön plana çıktığını söyleyen Tamer Kiran şunları söyledi: “Birincisi tedarik zincirleri ile ilgili. Dünya ekonomisinin fabrikası gibi imalat sanayi üretiminin yaklaşık %35’ini gerçekleştiren Çin’in bu durumu koruması çok mümkün olmayabilir. Bu pay azalabilir. Birçok büyük firmanın alternatif tedarik merkezleri oluşturma gayretini görüyoruz. Çin’de salgının ortaya çıkmasının ardından, gördüğümüz gibi ülkemiz birçok sektörde bu alternatiflerden birisi olabilir. Ticaret yolları ve merkezlerinde değişiklikler oluşabilir. Hem sektörümüz hem ülkemiz açısından çok iyi izlememiz ve hazırlık yapmamız gereken bir sürecin içindeyiz. Firmaların üretim süreçleri ile ilgili diğer bir değişim ise just in time üretim sisteminden yani az stokla talep oldukça üretim yapmak, just in case üretim sistemine görece daha yüksek stokla çalışıp arz yönlü bu tip şoklara hazırlıklı olma anlamında geçiş olabilir. Bu durumun hangi sektörlerde ortaya çıkabileceği lojistik ve taşımacılık anlamında ne tür değişimlere yol açabileceğini yakından izlememiz gerekiyor. Önümüzdeki dönemde yakından takip edilmesi gereken bir diğer husus da, ülkelerin alacağı tedbirler kapsamında özellikle iki sektörde gıda güvenliği ve medikal sektöründe çok daha fazla devletleşme yönünde hareketler yapabileceğini, yaşanan bu kriz dolayısıyla tekrar, olası yeni bir benzer kriz durumunda daha hazırlıklı yakalanma amacıyla bu iki sektörde de bundan sonra devletlerin çok daha fazla oyunun içine girebileceğini öngörmemiz yanlış olmayacaktır.”

MİLLİ DAYANIŞMA KAMPANYASI’NA 1 MİLYON TL KATKI SAĞLADIK

Alınan tedbirlerden dolayı mağdur olan dar gelirli vatandaşlarımıza ilave destek sağlamak amacıyla Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın öncülüğünde Millî Dayanışma Kampanyası başlatıldığını hatırlatan

Kıran; “Kampanyaya Deniz Ticaret Odası olarak 1 milyon TL katkı sağladık. Sizlere, bu kararı verirken bizlere vermiş olduğunuz teveccüh ve destek için hepimize burada ayrı ayrı teşekkür etmek istiyorum. Birlik ve beraberliğimizi tüm dünyaya gösterme fırsatına vesile olan ve devam eden bu kampanyaya hepimizi bireysel olarak da destek vermeye davet ediyorum” dedi.

Tamer Kıran, görevini Sayın Adil Karaismailoğlu'na devreden Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'a 20 ay süren bakanlık döneminde sektöre yaptığı hizmetlerden dolayı teşekkür edip, yeni çalışma hayatında başarılarının devamını dilerken; göreve başlayan yeni bakan Adil Karaismailoğlu'nu tebrik etti ve sektör, milletimiz, vatanımız için hayırlı, uğurlu olmasını diledi. Kıran sözlerini şöyle tamamladı: “Geçtiğimiz salı akşamı Ramazan'ın müjdecisi Berat Kandili'ni idrak ettik. 24 Nisan Cuma günü Ramazan başlayacak. Yüce Rabbimden sağlıklı bir Ramazan ayı geçirmemizi ve sağlıklı bir şekilde Ramazan Bayramı'na ulaşmamızı nasip etmesini niyaz ediyorum. Yine 23 Nisan'da Türkiye Büyük Millet Meclisimizin açılışının 100. yıl dönümünü ve Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutlayacağız. TBMM Başkanımız Sayın Mustafa Şentop 100. yıl dönümünü coşkulu bir şekilde kutlamak için tüm Türkiye'yi 23 Nisan Perşembe akşamı saat 21.00'de evlerinde, balkonlarında İstiklal Marşı'nı söylemeye çağırırdı. Herkesi bu çağrıya katılmaya davet ediyorum. Sözlerimi tamamlarken salgında hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, tedavileri sürenlere acil şifalar temenni ediyor, hepimize sağlıklı günler diliyor, saygı ve sevgi ile selamlıyorum.”

“BU SENE DENİZ TURİZMİ İÇİN KAYIP BİR YIL”

Tamer Kıran'ın ardından söz alan İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan herkes adına koronavirüsten bir an önce kurtulma dileğini ifade ederek sözlerine başladı. Durumu bildirmek adına söz aldığını

belirten Arıkan, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile sürekli istişare halinde bulduklarını belirtti. Bu sene deniz turizmi için kayıp bir yıl olduğunu söyleyen Arıkan, koronavirüs geçse bile bu yıl bu kaybın yaşanacağını sözlerine ekledi. Arıkan, sektörü rahatlatılabilmek adına neler yapılabileceğini düşünmenin gerektiğini vurgulayarak sözlerini tamamladı.

“EL ELE VEREREK BU MÜCADELEDEN GALİP GELECEĞİZ”

Arıkan'ın konuşmasının ardından Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz (Karadeniz Ereğli) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'e söz verdi. İrfan Erdem Batı Karadeniz Bölgesi için kısa bir sunum yapacağını belirtti. Erdem, “Limanlarımızda bir değişiklik yok. Sadece personel değişikliğinde yabancı bandıralı gemilere personel değişikliği yapılmıyor. Türk bayraklı gemilerimizde serbest...”

Bu serbestlikte Türkiye dahilinde gittiği limanda 14 gün karantina uygulanıyor” dedi. Tonajlarında azalma olmadığını belirten Erdem, bütçe hedeflerini tutturduklarını ve tuturmaya devam ettiklerini belirtti. Erdem, sanayi bölgesi olarak Batı Karadeniz Bölgesi'nde sosyal hayat ve çalışma hayatının durduğunu sözlerine ekledi.

Erdem; “İkinci konu da Zonguldak Bölgesi kömür madenlerinde çalışan insanlar ciğer rahatsızlıkları olduğu için 30 vilayetin dışında Zonguldak vilayeti ve Ereğli de buna dahil edilmiştir” dedi. Diğer önemli bir konu olarak Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın açıkladığı Kredi Garanti Fonu dahilindeki ve spot kredilerdeki ertelemeyle alakalı bölgelerinde sıkıntı olduğunu ileten Erdem, devlet bankalarının bununla ilgili yakın bir çalışma içinde olduğunu, üyelere ve sanayicilere yardımcı olmaya çalıştığını; fakat özel bankaların sıcak bakmadığını söyledi. Erdem; “Verdikleri cevap, bilgimiz yok, talimat gelmedi diyerek talepleri geri çeviriyorlar ve yardımcı olmuyorlar. Dikkatinizi bir konuya çekmek isterim. 2019 kurumlar

vergesi veren ilk 20 kuruluşun 9 tanesi özel bankalar. Bu özel bankaların %90'ı sadece kar amacıyla bu ülkeye ekonomik olarak fayda sağlamanın dışında katkı sağlamıyorlar” dedi.

“Ereğli'deki acente sürecimizdeki konularımızın başında gelen Oyak Liman İşletmesi ve Erdemir Limanı'nda bütün acentelerimize gemi acenteliği verilmekte olup sırayla veriliyor, böylece acentelerimizin Oyak Limanı ile ve Erdemir Limanı ile bir sıkıntısı kalmamıştır” diyen Erdem sözlerini şöyle tamamladı: “Bu süreci ülkemizde ülkemiz adına aşmamızda ve aldığı tedbirlerden ötürü Cumhurbaşkanımıza teşekkür ediyorum. Ölenlere Allah'tan rahmet diliyorum. El ele vererek bu mücadeleden galip geleceğimize de hiçbir şüphemizin olmayacağını düşünüyorum. Hepinize teşekkür ediyorum.”

“DENİZ TURİZMİ BU SENE ÇOK CİDDİ ANLAMDA BİR DARBE ALDI”

İrfan Erdem'in konuşmasının ardından söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Meclis Başkanı Esat Tuğay, deniz turizminin bu sene çok ciddi anlamda bir darbe aldığını söyledi. Kıyı tesis işletmeleri olarak bu durumdanyavaş yavaş etkilenmeye başlayacaklarını belirten Tuğay, “Pandemi ne kadar süreceyse, bu dönemin irtifak sürelerimize eklenmesini talep etmek istiyorum” dedi. Tuğay şöyle devam etti: “Çünkü çoğu marinanın şu dönemde sadece irtifaktan kaynaklı kar payı ödemesi dışında Milli Emlak'a herhangi bir ödemesi yok. Bizim ödemelerimiz ekim, aralık, ocakta. Onun için marinalar, kıyı tesisleri adına sürenin eklenmesi belki daha mantıklı olabilir. Tabii çekekta kalan tekneler olacak. Çünkü yabancı sahipli tekneler, yabancılar şu anda teknelerine dönemiyor. Bundan dolayı süreleri uzatmak zorundalar. Fakat biz bunlara liste fiyatı ya da mevcut fiyat uygulayamayacağız. Bu dönemde tesisi açık tutmak zorundayız.”

Krediler konusunda da ihtiyacın daha fazlalaşacağını düşündüğünü söyleyen

Tugay, “Marmaris’te de düşük faizli olarak çok limitli bir para ayrılmış. Onun için özellikle turizm bölgesinde otellerin kapalı olduğu bir dönemde bu limitler Marmaris gibi yerlere yeterli değil. Ayrıca konaklama vergisinin düşürülmesi de çok bir şey ifade etmiyor, çünkü zaten oteller kapalı. Bugün aldığımız bilgiye göre minimum haziranın ortası gibi İngiltere’den hiçbir uçak gelmeyecek. Bu durumda Avrupa’dan da bir uçak beklenmiyor. Otellerin açılması da söz konusu değil” diye konuştu.

“PERSONEL DEĞİŞİMLERİNİN CİDDİ OLARAK DÜŞÜNÜLMESİ GEREK”

Tugay’ın konuşmasının ardından Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Hakan Çendik’e söz verdi. Çendik, Tuzla’daki tersaneler bölgesinde 14 gün karantina zorunluluğu olduğunu ancak gemilerde bazen gününbirlik olabilen elzem tamir bakımlar gerektiğini söyledi. Geminin ırgatının arızalanması, demirini alamaması ya da emergency yakıt yangın pompasının arızası gibi günlük müdahale edilmesi gereken arızalarda 14 gün bekleme imkanı olmadığına dikkat çeken Çendik, elzem olan tamir bakımlar için bir acil durum eylem planı olması gerektiğini belirtti. Personel değişimi konusuna da değinen Çendik, Türk limanlarında personel değişimlerinin 30 Nisan’a kadar ertelendiğini hatırlattı ve mevcut durumdan dolayı gemilerde hem ruh halinin sıkıntılı olduğunu, hem de hem de kontratını bitirmiş, devam etmek zorunda kalan personelin ayrılmak istediğini söyledi.

Çendik, personel değişimlerinin şu an için idare edilebildiğini, bir ay kadar idare edilebileceğini ama sonrası için bu süreç uzarsa nasıl bir yol deneneceğinin ciddi olarak düşünülmesi gerektiğini sözlerine ekledi. Hakan Çendik, Türkiye’deki birçok limandan ilaçlama, dezenfektan talepleri geldiğini, her limanın talebi ve fiyatlanmasının birbirinden farklı olduğunu, gerekli kurumlarla görüşülüp bunların standarda bağlanması gerektiğini söyledi. Çendik şöyle devam etti: “Şu an yurt dışında 100 dolarlık yapılan dezenfektan, Türk

limanlarında 800-1000 küsur dolar gibi rakama tekabül ediyor. Gemilerin malum yaşam mahalli makine dairesi, bu tür alanların ilaçlanması söz konusu... Groston bildiğiniz üzere hacim ölçüsü. Yani geminin tankına, balastına, yakıt tankına siz ilaçlama yapamayacağınız için groston üzerinden gidilmesi de yanlış bir uygulama. Gemilerin ilaçlanması metrekare üzerinden ya da gemi başınayılacaksa, makul düzeyde bunun bir standarda bağlanmasını talep ediyoruz.”

Ayrılan personellerin ikametgahlarına ulaşımları konusuna da değinen Hakan Çendik şunları söyledi: “Ayrılan personellerin ikametgahlarına ulaşımlarının armatör veya acente kanalıyla yapılması gerekiyor. Örnek veriyorum, İzmir’de değişen bir personelin acente tarafından Artvin’deki adresli ikametgahı armatör veya acente tarafından yapılması karar verilmiş.

Mülki idare bu kararı uygun görüyor. Ama burada gemiden ayrılıp, ayrılması da sorun şu an ama yakın dönemde bunlar da olunca karantinada olanlar var yani daha önce ayrılmış, şu an karantinada olanlar için söylüyorum bunu, ileriki süreç içinde olacaktır bu, karantina süresi 1-2 gün içinde bitecek olan personelimizin ikametgahına ulaştırılması konusu önemli. Hem teması azaltmak istiyoruz, ayrıca da her personelin acente veya armatör tarafından ikametgahına özel araçla ulaştırılması çünkü malumunuz üzere bir ulaşım sıkıntısı var ülkede.”

“İSTANBUL’DA SORUNSUZCA HİZMETE DEVAM EDİYORUZ”

Çendik konuşmasını tamamladıktan sonra Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO 13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu’na söz verdi. Yakıt ikmallerinin devam ettiğini, sorunsuzca İstanbul’da hizmete devam ettiklerini duyurarak sözlerine başlayan Muhtaroglu, Sağlık Sıhhiye’den izin aldıklarını, bunun için de Zeytinburnu’ndaki bölüm müdürlüğüne gitmeleri gerektiğini belirtti. İnsanların

sokağa çıkmaması temas olmaması gerektiği noktada günde 25-30 tane ikmal olduğunu, 5-6 ikmalci firmanın izin almak için evrak götürdüğünü orada beklediklerini söyledi. Bunun internet üzerinden e-mail yoluyla yapılması yönünde yardım isteyerek sözlerini tamamladı.

“DENİZ YOLUYLA KENT İÇİ TAŞIMACILIK YAPANLAR KÖTÜ ETKİLENDİ”

Muhtaroglu’nun ardından Çakır, 14 No’lu Meslek Komitesi Başkanı Yunus Can’a söz verdi. Yunus Can içinde bulunduğumuz süreçte en çok etkilenenlerin denizde, deniz turizmi ve deniz yoluyla kent içi taşımacılık yapan kuruluşlar olduğunu hatırlattı. Bu noktada insana hizmet yapıldığı için koronavirüs süreci geçtikten sonra ne kadar süre içerisinde kendini toparlayacağına dönük olarak bir öngörüler olmadığını söyleyerek şöyle devam etti: “Bu sektör kendi bünyesinde çok ciddi bir istihdam sağlamaktadır. Örneğin kent içi deniz ulaşımında TURYOL’a baktığımız zaman 420 tane personeli vardır, direkt çalışan personeli vardır. DENTUR Avrasya kez,a Mavi Marmara baktığımız zaman da aşağı yukarı 1000-1200 kişiye yakın insan personel olarak bu sektörden istifade etmektedir. Diğer taraftan, deniz turizminde çalışan İstanbul’da kayıtlı olan 165 tane tekne içerisinde çalışan insan sayısına baktığımız zaman da bu 1000-1500 kişiye yaklaşan büyük bir kitledir.”

Burada en büyük zorluğun bu kişilerin işten çıkartılmadan, işlerini muhafaza ederek yerlerinde kalmasını sağlamaya dönük olarak, mali yönden sıkıntılar olduğunu belirten Can, birinci önceliğin ise sağlık olduğunu söyledi. Tüm bu ekonomik zorluklardan düzlüğe erişebilmek için her şeyden önce sağlıklı kalmak zorunda olduğumuzun altını çizen Can, bu bakımdan herkesin Bilim Kurulu’nun ifade ettiği üzere sağlığını muhafaza etmek açısından her türlü tedbiri alarak evlerinde kalmasından yana olduğunu sözlerine ekledi. Can şöyle devam etti: “Devlet tarafından bize

verilmiş ya da verilecek olan herhangi bir mali katkı olmadığını görüyoruz. Burada sadece bize gösterilmiş olan, herkese gösterilmiş olan kısa dönem çalışma ödemelerine dönük müracaatlarınızı yapın, ötesinde bir de bankaların uzun vadede ödeme koşuluyla %7.5'lik faizle kredi açmaları. Bunların hepsi birer yüküdür ve bu yüklerin de tamamı yine sektöre mal edilmektedir. Umarım bu sıkıntılar en kısa süre içerisinde biter de biz kendi gücümüzle beraber yine ayağa kalkmaya gayret ederiz.”

“ŞEHİR İÇİ TOPLU YOLCU TAŞIMACILIĞI OLUMSUZ ETKİLENDİ”

Yunus Can'ın konuşmasının ardından söz alan Meclis Üyesi Kasım İnandı, özellikle 31 No'lu komite üyeleri olarak şehir içi toplu yolcu taşımacılığı yapan bütün kuruluşların koronavirüs sürecinden tamamıyla olumsuz etkilendiğini belirtti. Özellikle ilk vakanın tespit edilmesi, ilk ölümün gerçekleşmesi ve sonrasında önerilen tedbirlerle birlikte yolcu sayısında çok önemli düşüşler olduğunu ve halen daha tüm sektörün, kuruluşlarının kendi imkanları ile ulaşımı sekteye uğratmamak üzere optimum sayıda sefer sayısı ile faaliyetini sürdürmeye çalıştıklarına dikkat çekti. İnandı şöyle devam etti: “Bu süreç içerisinde 17 Mart'tan itibaren tüm gemilerimiz ve iskelelerimiz her gün dezenfekte edilmekte, gerekli sağlık tedbirleri alınmakta ve personelimizin işe devamı yönünde, işten çıkartılmaması yönünde de bütün kuruluşlarımız elindeki imkanlar ölçüsünde gayret göstermektedirler. Ancak bu durum tabii sürdürülebilir değil, sadece şu anda faydalanabildiğimiz ya da başvuru yapabildiğimiz devletimizin öngördüğü kısa çalışma ödeneği başvurusu oldu. Bunu gerçekleştirdik.” Bir yandan da büyükşehir belediyesi ile özellikle faaliyetlerin devam ettirilebilmesi için ilave destek konusunda görüşmelerinin olduğunu ancak herhangi bir netice elde edemediklerini söyleyen İnandı; “Halk otobüsü bir şoför bir araçla çalışıyor ama bizim sefer yapabilmemiz için nitelikli personelin gemide olması lazım” dedi. Şu anda yapılan minimum sayıdaki

seferleri ulaşımı aksatmamak üzere gerçekleştirebilmeleri için personel ve akaryakıt desteğinin ivedilikle sağlanması gerektiğine dikkat çeken İnandı, aksi halde ulaşımın her an durmasının an meselesi olduğuna dikkat çekti.

“GEMİ İNŞA SEKTÖRÜ DE BU KRİZDEN SON DERECE ETKİLENDİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi ve TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak da söz alarak sektörde şu ana kadar kötü haber duymadıklarını, bunun ise kurallara dikkat edildiğinin bir göstergesi olduğunu söyledi. Denizcilerin her zaman duyarlı olduğunu hatırlatan Bayrak, bu konuda tüm sektöre müteşekkir olduklarını belirterek sözlerine başladı. Başaran Bayrak özel bankalara yönelik eleştirilere de katılmadığını belirten Bayrak, özel bankaların da en az hastaneler kadar bu ülke için önemli kuruluşlar olduğunu söyledi. Bayrak şöyle devam etti: “Sonuçta gerçekçi olmak lazım. Devletin de imkanları kısıtlıyken, özel bankaların imkanları da kısıtlı. Elbette münferit olarak birtakım aşırı kar amacı güden davranışlar içinde bulunuyorlardır. Ama unutmayalım ki onlara da ihtiyacımız var. Onlar sayesinde ticaretimizi devam ettirebiliyoruz. İşlerimizi bir şekilde yürütebiliyoruz. Finans kaynaklarını ihtiyacımız olan finansı oralardan temin ediyoruz.” Gemi inşa sektörünün de bu krizden son derece etkilendiğini dile getiren Bayrak, sözlerine şöyle devam etti: “Maalesef sektörler arasında bir ayrımcılık yapıldı. Bunu da anlıyorum bir nebze, devletin imkanları çok kısıtlı ama bizler de ne teslimlerimizi gerçekleştirebiliyoruz, ne yurt dışı kontaklarımızı devam ettirebiliyoruz, seyahatlerimiz kısıtlı. Alıcılarımız, müşterilerimiz gelemiyorlar, biz gidemiyoruz. Bu vesileyle bütün aktivitelerimiz, teslim tarihlerimiz, deadline'larımız hep ötelendi. Bunlar ötelenmiş olduğundan dolayı da bankalarla olan taahhütlerimiz de bir şekilde gündeme geldi.”

Ayrıca muhtasar, SSK, KDV gibi yükümlülüklerinin de ötelenmeksizin

devam ettiğini belirten Bayrak bu konuda beklentilerinin olduğunu ifade etti. Bayrak, devletin tanıdığı olduğu imkanlardan bir nebze gemi inşa sektörünün de faydalandırılması gerektiğini düşündüğünü söyleyerek sözlerini tamamladı.

MEGAYATLARDAN TÜRKİYE'YE GELME TALEBİ

Başaran Bayrak'tan sonra DTO Meclis Üyesi Begüm Doğulu söz aldı. Begüm Doğulu son zamanlarda, birçok tekneden ve megayat olarak adlandırılan 60-70-140 metreye kadar olan çok büyük yatlardan, Türkiye'ye gelme talebi yazıları aldığını belirtti. Bu talebin sebebinin bu teknelerin bir kısmının COVID-19 sıkıntısına Karayipler'de bir kısmının da Uzak Doğu'da Maldivler civarında yakalanması ve Avrupa'ya geri dönüş yapmak istemeleri olduğunu söyledi. İspanya, İtalya ve Fransa'yı artık emniyetli bir liman olarak göremediklerinden ve ihtiyaçlarını ivedi karşılayabileceklerine şu an teknik açıdan altyapıları müsait olmadığını düşündüklerinden, Türkiye'ye gelmeyi arzu ettiklerini söyleyen Doğulu, bu teknelerin uzun yıllardır Türkiye'de hiç konaklamamış tekneler olduğunu da sözlerine ekledi.

Doğulu sözlerini şöyle sürdürdü: “Sayın Cumhurbaşkanımızın da defalarca belirttiği gibi krizi avantaja çevirecek bir imkan var elimizde. Bu teknelerin her ne kadar içindeki mürettebat tabii farklı uyruklardan olsa dahi, belli bir karantina süreci uygulayarak bu teknelerin ülkemizde gelip marinalarda konaklamalarını sağlama imkanımız olur mu? Böyle bir çalışma yapma imkanımız olur mu? Size şöyle bir kısa örnek vermek istiyorum, diyeceksiniz ki bu yatların ekonomimize ne faydası vardır? Bir 140 metre şu an bana başvurmuş teknenin 1 yıllık yat limanı bağlaması 900 bin Euro'dur. Bunun akaryakıtı, kumanyası, tersane ihtiyaçlarını göz önünde bulundurursak 1.5-2 milyon Euro ülkemiz ekonomisine döviz bırakabilecek bir iş anlaşmasından bahsediyorum,

bu tabii tekne bazlı. Bunun gibi 10-20 tane gelmesi bu bahsettiğim iş anlaşmasını 40 milyon Euro'lara getirir. Bununla ilgili Odamızdan rica ediyorum, başkanımızdan rica ediyorum, devletimizle bir yol bulabilir miyiz, bu teknelerin mesela 14 gün karantınada kalma hususu göz önünde bulundurulursa ki İstanbul'da, Didim'de, Kuşadası'nda, Bodrum ve Marmaris'te bizim gümrüklü saha alanlarımız var. Burada 14 gün karantınada devletin kontrolünde bu yatlar kalabilir ve daha sonra yat limanına uygun görüldüğü takdirde gerekli sağlık kontrollerinden sonra geçirilebilir diye düşünüyorum. Akaryakıtçı olsun, yat limanı işletmecisi, tedarikçi, tersaneler, birçok sektörümüzü rahatlatabilecek bir iş potansiyeli ile karşı karşıyayız.”

“BANKALARIN ELİNDE CİDDİ BİR YABANCI PARA MEVDUATI VAR”

Begüm Doğulu'nun ardından söz alan DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt şu anda pek çok ülkenin armatörler birliklerinin deniz ticaret odalarının ülkelerinin yönetimlerine, hükümetlerine büyük bir krizle karşı karşıya olduklarını, yok olma noktasına yakın zamanda geleceklerinin mesajını vererek adeta 2. Dünya Savaşı'ndan sonraki Marshall yardımları tarzında yardım taleplerini dile getirdiklerini ifade etti. Düzgüt şöyle devam etti: “Geçenlerde bu Almanları şimdi bugün de Fransızların benzer mesajı Macron'a ilettiği ortaya çıktı. Şu an belki tam etkisini hissetmeye başlamadık, ama önümüzde çok buhranlı günlerden dolayı denizcilik sektörünün çok ciddi krizlere girebileceği bir ortam olacak. Bu krize girme durumunda eğer hazırlıklı olmazsak Türk armatörlerinin gemilerinin tek tek elden çıkması kriz temerrüt ortamının oluşmasından sonra ve Türk bayraklı Türk armatörlerinin filosunun da küçüleceği günler bizi bekleyecek.”

Yakın zamanda İtalya'da yaşanan pandemiden dolayı çok ciddi sıkıntılar yaşandığına dikkat çeken Düzgüt; “İtalya'ya yük getirmekte, gemi bulmakta zorlandılar. Ki biz bile bunu kısmen

gördük. Türkiye'ye şu an etanol getirmek istiyorlar. Her gemi Türkiye'ye etanol getirmek istemiyor. Etanol dediğiniz şey bugün kullandığınız dezenfektasyon, kolonya ve benzerinde kullanılan malzeme” dedi. Bu kriz ortamlarının denizcilik bacağı, lojistik bacağı sağlam olmayan ülkelerin başkalarının eline baktığı, çok zor günlerle karşı karşıya kalılabileceğini gösterdiğini söyleyen Düzgüt, “Eğer 5-6 ay içerisinde bu olması muhtemel buhrandan dolayı ciddi darda kalmak istemiyorsak, bugünden tezi yok ciddi bir devlet politikasının, yıllardır bahsini geçtiğimiz devlet politikasının burada oluşturulması lazım” şeklinde konuştu.

Son dönemlerde döviz kredisizliğinden dolayı şu anda Türkiye'de yabancı kredi miktarları azalmaktayken, yabancı para mevduat miktarlarının artmakta olduğuna dikkat çeken Düzgüt şöyle devam etti: “Yaklaşık 200 milyar dolardan 170 milyar dolara düşmüş yabancı kredilere rağmen, 190 milyar dolardan 226 milyar dolara çıkmış yabancı para mevduatı var. Bankaların elinde ciddi bir yabancı para mevduat bulunuyor. Aslında bunu satacakları güvenli, emniyetli sektör de pek bulamıyorlar.

Bizim sektörümüz yabancı kredi verilebilecek, bugünkü düşük varlık fiyatları açısından en olumlu, geri dönüşü en pozitif olacak sektördür. Aynı zamanda da stratejik ve kritik önemi olan bir sektördür.” Düzgüt sözlerini “Bu konuda bir an önce bir kamu bankasının da artık bizlere arka çıkması gerektiği, sadece ilişkileri olup da birilerinin aldığı kredilerle yürüyen ilişkilerle değil de, bir kamu bankasının adreslendirilerek formülleri kriterleri konularak bu işin masaya yatırılması lazım. Bugün alarmı vurmazsak 6 ay sonra çok geç olacak” şeklinde sonlandırdı.

KISA ÇALIŞMA ÖDENEĞİ BAŞVURU ŞEKLİ ANLATILDI

Salih Zeki Çakır, Metin Düzgüt'ten sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Mali Danışmanı Murat Erişti'ye söz verdi.

Kısa Çalışma Ödeneği ile ilgili bilgi veren Erişti, mücbir sebep halinden dolayı giren sektörlerle kısa çalışma ödeneği sanki aynı sektörler için uygulanacakmış gibi bir yanlış anlaşılma olduğunu dile getirerek, aslının kısa çalışma ödeneğinin bütün firmalar için getirildiği olduğunu söyledi. Mücbir sebep hali dışındaki firmaların da kısa çalışma ödeneğinden faydalanabildiğini belirten Erişti, burada bir kısıt olmadığını sözlerine ekledi. Erişti “Çalışanların ücretleri tam zamanlı ya da yarı zamanlı olarak başvuru yapılıyor. Yarı zamanlı olarak başvuruyorsanız eğer, yarı zamanlı başvuruda, çalışanların maaşlarının brüt rakamlarının %60'lık kısmı 4388 liraya kadar İŞKUR tarafından ödenecek. Kalan kısmını firmalar ödeyebiliyor yarı zamanlıda. Tam zamanlıda ise sadece İŞKUR'un ödemesi gerekiyor. İşveren her hangi bir ödeme yapmaması gerekiyor. Bu konuya dikkat edilmesi gerekiyor” dedi. Başvuru esnasında ise aranan 3 tane evrak olduğunu belirten Erişti, dileyenlerin başvuruda istenecek evrakı İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu'ndan temin edebileceklerini söyleyerek sözlerini tamamladı.

“TURİZM TESİSLERİ İFADESİNİN YANINA TURİZM İŞLETMELERİ DE DAHİL EDİLMELİ”

Murat Erişti'nin ardından söz alan 48 Numaralı Komiteden Meclis Üyesi Celal Önel, komitelerinin deniz turizmi üzerine olduğunu söyleyerek sözlerine başladı. Dile getireceği problemin 46. Komitenin de bir sorunu olduğunu belirten Önel, bu durumun aynı zamanda 38 ve 39. komiteleri de ilgilendirmekte olduğuna dikkat çekti. Önel şöyle konuştu: “Devlet, devamlı turizm tesislerini muhatap alarak, çeşitli teşvikler veya çeşitli yardımlar, çeşitli muafiyetler tanıyor. Burada eğer mümkünse yönetim kurulumuzdan şunu rica etmek istiyorum, bu turizm tesisleri ifadesinin yanına ya da başka bir şekilde turizm işletmelerinin de dahil edilmesi, çünkü hepimiz turizm işletmecisi belgesiyle faaliyet göstermekteyiz. Bu çok önemli bir husus bizim gibi işletmeciler açısından.”

“ŞU ANGÖRÜNEN BİR RESESYON DEĞİL, BİR DEPRESYON DURUMUDUR”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, COVID'in ekonomik etkisi üzerinde bir bilgilendirme konuşması yapmak üzere Piri Reis Üniversitesi Rektörü Oral Erdoğan'a söz verdi. Sözlerine, “Gördüğüm kadarıyla ekonomide iyimser beklenti isteği içindeyiz. Küresel olarak da öyle, dünya da öyle, sektör de öyle. Ama bir taraftan da veriler çok da tatmin edici olmayabiliyor. Çin'in yavaş yavaş hareketlenmeye başlamış olması bunun öncelikle kuru ve dökme yükte bir hareket getirmesi ve getirecek olması konusu var. Zaman içerisinde de eğer Avrupa ve ABD'de tüketici toparlanması başlayabilirse, onu da konteyner tarafında görebiliriz diye düşünüyorum ama şu anda henüz ufukta görünmüyor gibi. Önümüzdeki günlerde hep beraber izleyeceğiz” diyerek başlayan Erdoğan, birkaç önemli konuya değindi ve bilgiler verdi. İlk konu olarak IMF'in biraz gecikmeli de olsa 1929 bunalımından bugüne en önemli resesyon düzeyine geldiğimizi ifade etmesine değinen Erdoğan; “IMF'in resesyon diye ifade ettiği şu anda yaşadığımız konu sadece iki çeyreklik bir daralmayı ifade ederse resesyondur. Ancak şu anki görünen seviyedeki ekonomik daralma bir resesyon değil, bir depresyon durumudur. Bu süreç en az bir sene sürecektir” dedi.

Bir çeyrekte dahi ekonomilerde ortalamada dünya bazında çok net negatif bir durum yaşandığına dikkat çeken Erdoğan, ekonominin toplam olarak dağıldığını söyledi. Bunun daha sonraki sancılarının salgının etkilerinin bitmesinden sonra geleceğini ifade eden Erdoğan şöyle devam etti: “Yani ekonomideki kriz şu anda esas itibarıyla çok da hissettirmiyor, çünkü herkes cepten yiyor. Devletler de cepten yiyor, şirketler de, şahıslar da. Yemeyen şahıslara devletler 1000 dolar, 1000 TL, 2000 TL vererek günü idare etmesine bakıyor. İşverene de işten çıkarma diyerek idare etmesine çalışıyoruz. Yani bugünü, bu salgın

noktasını atlatmayla uğraşyoruz, ama üretimin durduğu, tüketimin zaten durduğu atmosferin ceremesi daha sonra daha sert yaşanabilir.” Önümüzdeki yıl ve sonrasında herkesin hızla birlikte çökeceğini düşünmediğini söyleyen Erdoğan, bazı gücü gerçekten tükenmiş olan firmalar ve ülkelerin ele geçirilmelerinin söz konusu olacağını vurguladı.

“İRİ VE DIRİ OLMAK, BİR OLMAKTA FAYDA VAR”

Önümüzdeki 3-4 aydan itibaren sermaye ve varlık transferlerinin daha vahşice olduğu bir ekonomik dönem yaşanacağını ifade eden Erdoğan, “O yüzden de Türkiye ve sektör açısından önümüzdeki yıllara hazırlamak için gerçekten iri ve diri olmak, bir olmakta fayda var diye düşünüyorum” dedi. Erdoğan sözlerini şöyle sürdürdü: “Bugün itibarıyla diğer bir önemli bilgi, merkez bankası nezdinde, ki döviz tutarıdır, az önce sanırım Sayın Metin Düzgüt varlıklar anlamında bankalarda çok ciddi döviz var, neden bize ya da genel olarak sektöre açılmıyor diye düşündüğümüzde aslında bunun karşı görüşü oluşuyor.

Çünkü BDDK'nın son verisi itibarıyla bankacılık nezdindeki toplam varlıkların döviz varlıklarının döviz yükümlülüklerinden düşüldükten sonra kalan tutara baktığımızda TL karşılığı 94 milyar TL civarındadır. Bunu da kabaca 6.75'e böldüğümüzde 14-15 milyar dolar civarında bir net fazla görürsünüz. Yani yükümlülükleri arındırdıktan sonra varlıklarımızın hiç de öyle günü kurtaracak seviyelerde olduğunu ifade etmek kolay görünmüyor.” Erdoğan şöyle devam etti: “Diğer tarafta, merkez bankamız nezdinde dövizlerin yetersizliği nerede yansiyabilir, bazı ülkeler ABD'nin döviz swap imkanlarından yararlanma yoluna gittiler ama bizim merkez bankamız henüz böyle bir döviz kullanma swap anlaşmasını halledebilmiş görünmüyor. Ya da nasıl bir netice oldu bilmiyorum ama bloomberg'de çıkan haberlere göre bu halledilemedi. Böyle olursa eğer

devletimizin ya da merkez bankasının veya mali sistemin döviz ihtiyacının nereden kapanacağı önümüzdeki günlerde çok ciddi soru işareti oluşturuyor kanaatindeyim. Ki doların geldiği şu andaki seviye de gerçekten yüksektir. 6.74-75, öyle ki önümüzdeki 1-2 ayın vadeli fiyatlamalarında dolar 6.90'lar civarı fiyatlanmaktadır.”

“DEVLETE DESTEK VERMEMİZ GEREKİR”

Amerika'daki mart ayı bazıyla mart ayında üretici fiyat endeksinin negatif çıkmasına da değinen Erdoğan şunları kaydetti: “Fiyatlar gerilemiştir. Küresel anlamdaki daralmanın olduğunun ve daha da sert olacağını bariz göstergesidir. Üretici fiyatları gerilemiştir. Bu atmosferde sektörlere destek verip vermemekten ziyade, bir daha konuyu döviz bağlamak istiyorum ve enflasyonla ilişkilendirmek lazım.” Erdoğan; “Her gün 70-80 kişi Türkiye'de kaybediyoruz. Dünyada da çok sayıda insan ölüyor. Gerçekten sanki yas ilan edilecek bir durum var gibi hissediyorum. Bunlar şehit anlamında kayıplardır diye düşünüyorum. Aynı anda hem sağlık tedbirleriyle uğraşmak, hem ekonomi ile uğraşmak konusunda zor bir dönem yaşıyoruz. Devlete bu şartlarda destek vermemiz gerekir diye düşünüyorum” dedi. Görüş ve öneriler tamamlandıktan sonra Salih Zeki Çakır öne çıkan hususlarda bir değerlendirme yapmak üzere, mecliste söz alan üyelere cevap olması için İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a söz verdi.

“MADDİ KOŞULLARI BİRİNCİ PLANA ALACAĞIMIZ GÜN BUGÜN DEĞİL”

Tamer Kıran gündeme getirilen konularla ilgili söyleyecekleri olduğunu belirterek sözlerine başladı. Bu konuların bazılarının gerekli çalışma yapıldıktan sonra yanıt verileceğini ifade eden Kıran, yapacağı konuşmanın girişinden meclisteki birçok kişinin memnun kalmayacağını üzümlere belirtti ama bu konuşmayı yapmanın da kendi sorumluluğu olduğunu ifade etti. İçinden geçmekte olduğumuz dönemin fevkalade olağanüstü şartların

olduğu bir dönem olduğuna dikkat çeken Kıran, bu dönemde hiç kimsenin bundan çok değil, sadece bir ay önce, 11 Mart günü işini yapmakta olduğu gibi yapabileceğini, yapması gerektiğini düşünmemesi gerektiğini söyledi. Başkan Tamer Kıran şöyle konuştu: “2. Dünya Savaşı’ndan beri, en son İspanyol 1915 Gribi’nden beri en büyük, en etkin bir düşmanla dünya savaş halinde. Bu öyle bir düşman ki yeteneklerini, kapasitelerini henüz tam anlamıyla insanlık çözemedi. Her gün bunu çözmek için dünyanın dört bir tarafında savaş veriyor ve bu savaşta düşmanın büyüme, üreme gücü fevkalade ileri seviyede. İki insanın yan yana gelmesi 1.5 metrenin altında birbirine yaklaşması bu virüsün çoğalması için yeterli. Hakikaten İspanyol gribinden beri ve ardından 2. Dünya Savaşı’ndan beri böyle büyük bir düşmanla dünya karşılaşmamıştı. Bunu iyi tespit edip bütün beklenti, hazırlık ve işlerimizi buna göre planlamamız gerekiyor. Ne zamana kadar? Ta ki bunun bir tedavi edici ilacı, iki aşısı bulunana kadar.”

Bunun da çok hızlı olmayacağına dair maalesef genel bir kanaat olduğunu hatırlatan Kıran, bir iki sektör hariç her sektörde olduğu gibi bizim sektörümüzde de fevkalade olağanüstü bir dönem yaşamak durumunda olduğumuza dikkat çekti. Burada hedeflenmesi gerekenin bu sürecin en az hasarla nasıl atlatılacağı olduğunu ifade eden Tamer Kıran, bu süreci en az hasarla atlatabilmek için de her şeyden önce sağlıklı kalmaya dikkat edilmesi gerektiğinin altını çizdi.

Tedavi edilip taburcu edilen hastaların bile ne kadar iyileştiği konusunda ciddi soru işaretlerinin halen daha mevcut olduğunu belirten Kıran, “Öncelikle sağlığımıza dikkat edeceğiz, etrafımızdaki insanların sağlığına özen göstereceğiz ve buna göre iş hayatımızı, beklentilerimizi planlamayı yapacağız” diye konuştu. Tamer Kıran şöyle devam etti: “Bugün için içinde bulunduğumuz durum maddi koşulları birinci plana veya ön plana

alacağımız bir gün değil maalesef. En önce elimizden gelen maddi desteği ve sonra duayı, çünkü biz sağlık insanı olmadığımız için çalışmıyoruz o sektörde, bilim adamlarının bir an önce bunun tedavisini ve önleyici tedbirlerini bulması için yapmalıyız ve bu anlamda yapılanlara destek olmalıyız. Salgın hastalıkla ilgili bu kısmın hakikaten çok net bir şekilde anlaşılması arzumdur, ricamdır, aksi takdirde beklentilerinizi karşılama ihtimaliniz yoktur, net olarak söyleyeyim.”

“DURUM BİRAZ DAHA RAHATLAMAYA DOĞRU GİDİYOR”

“Bunu böyle söyledikten sonra işin iş tarafına bakalım” diyen Tamer Kıran açıklamalarına kredilerden başladı. Kredilerin beklenen etkiyi henüz sağlamadığını söyleyen Kıran, bunda etkili olan faktörleri şöyle sıraladı: “Birincisi kefalet miktarı 250 milyar TL artırılmasına rağmen 250 milyardan 500’e çıkarılmasına rağmen, dün, evvelsi akşam itibarıyla yani Rifat başkanın açıklamasını yaptığı günün akşamı itibarıyla hazine tarafından serbest bırakılan kısım, 40 milyar liraydı. Yani 250 milyar artırılmasına karar verildi ama fiiliyatta yapılan işlem 40 milyar liraydı. 40 milyar liranın da %80’i kredilendirildiğine göre 40 milyar lira ile 32 milyar liralık kredi kullanma tahakkuk imkanı ortaya çıktı ve evvelsi gün itibarıyla bu kullanılmıştı zaten. Burada yaşanan tartışma ya da belirtilen görüş ilgili kurumlara, bunun bir an önce 40 değil, 100, 150 milyar olarak serbest bırakılması, dolayısıyla bankaların elinin rahatlatılması şeklindedir.”

Rifat Hisarcıklıoğlu’nun yaptığı açıklamadan sonra henüz tam olmamakla birlikte durumun biraz daha rahatlamaya doğru gittiğinin söylenebileceğini belirten Kıran, “Bununla birlikte, bu çağrıya katılan 3 kamu bankası var. Diğer iki kamu katılım bankası pek efektif olmadılar. Çünkü onlar yapıları gereği mal alışverişinde işlem yaptıkları için, direkt böyle bu şekilde nakit krediyle çok yapamadıkları için çok etkin olmadılar bu süreçte.

Dolayısıyla 3 kamu bankası bu işte rol aldı. Kamu bankaları biliyorsunuz, 12.00-17.00 saatleri arası çalışıyor, 5 saat ve tamamı eksik, düşük personelle çalışıyor. Evden çalışmayla devam ediyorlar. Dolayısıyla korkunç bir yığılma söz konusu” diye konuştu.

Tamer Kıran şöyle devam etti: “Bu bağlamda işlerin biraz daha hızlandığını söylememiz yanlış olmaz. Burada 3. bir kriter, bankalar yapılan başvuruları inanın değerlendiriyorlar. Güzel değerlendiriyorlar. Değerlendirdikleri zaman, firmada koronavirüsten sebep bir etki görmezlerse o zaman ret cevabı veriyorlar. Yani bir, bu sıkıntının koronavirüs kaynaklı olduğuna ikna etmeniz gerekiyor. İki, krediye gerçekten ihtiyacınız olması gerekiyor. Bakın şunu da yapmıyorlar, çok net söyleyeyim, bunu da öğrendik dün evvelsi günkü görüşmelerimizde, firmanın durumu bugün için müsait ama bir ay sonra nakit akışında sıkıntı olma ihtimali var, olduğunu düşünüyor firma sahibi, onun için de bugünden başvuru yapıyor. Maalesef bu başvuruları da olumlu karşılamıyorlar. Yani şöyle söyleyelim, bir nevi öncelikle yoğun bakımdaki hastaya müdahale ediyorlar.

Serviste yatan hasta durumu daha stabil olduğu için orada dursun, öncelikle yoğun bakımdakini çıkartalım düşüncesindedir. Dolayısıyla şirketinizde hani böyle çok yakında böyle bir nakit akışında vs.de bir şey görülemiyorsa kağıt üzerinde bile olsa görülemiyorsa bu da ret cevabı verilmesindeki etkenlerden bir tanesi. Bu bağlamda, deniz turizminin yaşayacağı sıkıntıyı çok net görüyoruz ve her platformda dile getiriyoruz. Bunun için de ne bu işe devam desteği ne de özel birkaç bankanın tamam katılım dediği ama tam katılmadığı %9 faizli Ekonomik İstikrar Kalkanı Kredi Desteği Paketi’nde pek yer alamayanlar için bir kez daha Nefes Kredisi’ni gündeme getirdik. TOBB olarak odalar imkanları dahilinde nefes kredisi kullanılmak üzere bankalarla şu anda görüşme halindeyiz. Bunun açıklanması biraz öteleniyor,

uygulamaya alınması ama ana kriterler olarak son anda bir değişiklik olmazsa odalarımızın koyduğu, koyacağı nakit bankalara bloke edeceği nakit paraları Türkiye Odalar Borsalar Birliği fonlarından gelecek odalarla beraber birleştirilerek 10'la çarpılarak 10 katı bir leverage yaratılarak yine kredi garanti fonu teminatlı verilmesi düşünülüyor, planlanıyor. Ama burada da gene özellikle bu paraların gerçekten ihtiyaç sahibi olan küçük esnafa gitmesi için bir görüş var. Dolayısıyla bir üst limit sınırı yaklaşık 75 bin TL – 100 bin TL gibi bir üst limit sınırı gelecek, gözüküyor”

Nefes Kredisi'nde deniz turizmi olarak ciddi bir fayda sağlayabileceklerini ümit ettiğini dile getiren Tamer Kiran; “Çünkü onların ihtiyacı tam da buralarda bu seviyelerde daha bile hatta az, hepsi tamirlerini bakımlarını yaptılar sezona gireceklerdi, tamir bakım parasını ödeyeceklerdi ödediler, yarısını ödediler, bu olay meydana geldi. Dolayısıyla o anlamda sıkıntılarını gayet net biliyoruz ve buradan bir destek olabileceğimizi ümit ediyorum” dedi.

“ÇOK DİNAMİK BİR SÜREÇ YAŞIYORUZ”

Bütün politikaların şu an ihtiyacı olana ve bugünü kurtarmak için üretildiğinin altını çizen Tamer Kiran; “3 ay erteleme, görelim bakalım 3 ay sonra ne oluyor, 3 ay sonra bir daha değerlendiririz mantığı işliyor. Bu da bir tercih meselesi... Diyecek çok da fazla bir şeyimiz olmuyor” dedi. Bu süreçte sektörün ihtiyaçları için her gün, her dakika ilgili kurum ve kuruluşlarla irtibat halinde olduklarını vurgulayan Tamer Kiran, bunun çok dinamik bir süreç olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: “Sabah doğru bildiğin öğlen yanlış, öğlen yanlış bildiğin akşam doğru olabiliyor. Böyle bir süreç yaşıyoruz.”

Bu anlamda şunu hakkını teslim etmek istiyorum, ilgili hemen hemen tüm kurumlarla fevkalade temas halindeyiz. Orada bir sıkıntı yaşamıyoruz. Ama tabii her söylediğimiz, her talep ettiğimiz de yerine gelecek diye bir durum

maalesef yok. Ama mümkün olduğu kadar talebimiz acil ve o anki sıklığı gidermeye yönelikse kabul görüyor ama uzun vadeli bir talepse o, o an için gündeme alınmıyor, alınamıyor”.

İkinci önceliklerinin deniz ticaretinin aksamadan sürmesi, tedarik zincirinin bozulmaması olduğunu belirten Tamer Kiran, bu noktada çok şanslı olduklarını vurguladı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı'nın büyük kısmının kendileriyle aynı görüşte olduğu bilgisini paylaşan Kiran, sözlerini şöyle sürdürdü: “Huzurunuzda şunu da söyleyeyim, o bulunduğum ortamlarda ‘Gördünüz mü denizcilik sektörünün önemini?’ diye üstüne basa basa da dile getiriyorum. Bugün denizcilik sektörü olmasa ülkenin resmen girişi çıkışı kapanmış durumda. Havayolu yok, kargo taşınabildiği kadar hava kargo ile taşınabiliyor, tır taşımacılığı ama Kapıkule vs. son derece yavaş işliyor.

Bir tek Allah'a şükür limanlarımız, tersanelerimiz devam ediyor. Bu da hem ülkeye, hem ülkeden olan mal hareketinin devam etmesini sağlıyor. Bu arada bunu önlemek, engellemek, kapattırmak için de hem sosyal medya olsun, hem bazı medya kuruluşları olsun, ellerinden geleni de yapıyorlar, bunu da size söyleyeyim.” Buradaki amacın ülkeyi komple bir kapatmaya götürmek olduğunu söyleyen Kiran, iktidarın bu konuda çok dikkatli davrandığını vurguladı ve bu kadar feryat figan olan bir ortamda tam kapatmayı aklının almadığını belirtti. Kiran bu anlamda iktidarın, hükümetin ve kurumlarının yapmış olduğu bu görevli eylemler hareketini de desteklediğini sözlerine ekledi.

“KİMSE BUNDAN 1 AY ÖNCE YAPTIĞI GİBİ İŞİNİ YAPMAYI BEKLEMESİN”

Tamer Kiran şöyle devam etti: “Dün Amerika ile konuşuyordum. Orada da benzer bir yapı olduğunu görüyoruz. Özel hareketler tamam kısıtlandı ama endüstriyel hareketler mümkün olduğunca devam ettirilmeye çalışılıyor.

Eyaletler arası, şehirlerarası tır taşımacılığı, tren taşımacılığı, mümkün olduğunca devam ettirilmeye çalışılıyor. Çünkü öbür türüsünde bu insanları ne evde tutmak mümkün olabilir belli bir süre sonra. Şimdi ben birkaç yerde de söyledim, Allah'a şükür bakıyorum buradan olduğunuz yerlere, şükretmemiz lazım. Herkesin kitaplığı var arkasında, masası var, odası var, gayet ferah, pencereleri büyük, rahat bir oturma ortamı görüyorum.

Ama Bağcılar'da, Esenler'de, Sultanbeyli'de, Sultangazi'de takdir edersiniz ki böyle ortamlar çok kolay değil. Dolayısıyla hakikaten onun o ağır sonuçlarını iyi hesap etmek gerekiyor ki, ben bu anlamda idarenin bu işi iyi kotardığını, iyi götürdüğünü düşünüyorum. Dediğim gibi, ikinci önceliğimiz tedarik zincirinin devamı için elimizden geleni yapmak. Bu bağlamda şu ana kadar fena gitmiyoruz. Günlük sıkıntılarımız oluyor ama derhal müdahale edip çözüm bulmaya çalışıyoruz. Çoğuna da buluyoruz. Ama dediğim gibi lütfen kimse bundan bir ay önce yaptığı gibi işini yapmayı beklemesin.

Öyle bir dünya yok. Evet, iş yapış şekillerimiz değişecek. Bu meclis toplantılarını böyle yapmamız pek kaliteli olmayacak, dolayısıyla meclis toplantılarımızı yapacağız ama ben birçoğumuzun artık küçük toplantılarını bu vesile araçlarla yapacağını öngörebiliyorum. En azından kendim söylemişim, hatırlıyorum 1.5 saatlik toplantılar için en az 10 kere Hamburg'a, Londra'ya gitmişliğim vardır 1.5 saatlik toplantı için. Artık o devirlerin yaşanmayacağını, seyahatin vesairenin azalacağını öngörmemiz çok da yanlış olmayacaktır.”

Tedarik zinciri ile ilgili gemilerin, limanların, armatörlerin sorunlarının kendilerine ulaştığını, ulaştıkça da müdahale ettiklerini söyleyen Tamer Kiran, “Hakan Bey'in söylediği personel değişimleri için hepsine teşekkür ediyorum. Çalışanlarımız kendilerine

söylenen, ‘Bir ay bir idare et bakalım’ söylemlerine uydular. Ama şimdi o bir aylar dolmaya yaklaştı. Dolayısıyla yeni bir alternatif üretmemiz gerekiyor. Bunu Cumartesi günü il pandemi kurulu toplantısında dile getirdim. Sayın valimiz not aldı. Yarın değil, öbür gün bir daha toplantı olması gerekiyor. Orada kendisine de soracağım ne düşündükleri hakkında” diye konuştu. Armatörlere biraz yük gelebileceğini söyleyen Tamer Kıran; “Devletler, uçaklar vesaireler çok kısıtlı olduğu için size iş düşebilir, uçak tutmalar, uçak kiralamalar vesaire gibi, gerekebilir. Ama toplu bir çözüm üretmek için uğraşacağız” dedi.

Begüm Doğulu’nun değindiği yatlar konusu ile ilgili de açıklama yapan Tamer Kıran, yatlar konusunu anladığını ancak bunun özel bir konu olduğunu, ancak şu anda devletin bakış açısı olarak olaya global bakmak zorunda olduğunu dile getirdi. Devletin öncelikli kendisine gelen makro sorunları halletmeye çalıştığını, sonra da mikro sorunlara bakabildiği kadar baktığını söyleyen Tamer Kıran şöyle devam etti: “Şu anda ülkenin Sağlık Bakanlığı’na, Bilim Kurulu’na, İstanbul Valiliği’ne, İzmir Valiliği’ne, gidelim, 40 milyon Euro potansiyel bir kazanç elde etmesi mi, 1 kişiden gelebilecek koronavirüs tehdidi mi dersek, tahminim, şu an itibarıyla, halen daha, bir kişiden gelecek potansiyel koronavirüsü tehdidi daha önemlidir diye bir görüş çıkabilir, çıkacaktır. Onun için bunu biraz göreceli olarak sürece yaymamız gerekiyor.”

“DEVİR BİRLİK VE BERABERLİK İÇERİSİNDE BU İŞTEN SIYRILMA DEVRİ”

Personel çıkartılmamasının, bu konuda destek verilmesinin en büyük öncelikleri olduğunu söyleyen Tamer Kıran, bu konuda ellerinden ne geliyorsa yaptıklarını, yapmaya devam ettiklerini vurguladı. Şu aşamada sektörler özel destek sağlanmadığını, genelde verilen büyük resme bakılarak o büyük resme göre karar verildiğini belirtti. Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Dolayısıyla İstanbul’da çalışan yolcu

motorlarına destekten ziyade baskımız şu yönde oluyor, arkadaş bunların kamudan alacakları var, kamudan olan bu alacaklarını ödeyin şeklinde talep yapıyoruz. O daha yapılabilir, olabilir gibi gözüküyor. Armatörlerin durumları, yani taşımacılığın durumları, evet şu anda özellikle yabancı bankalardan büyük baskı var. Vadesi gelen bütün kredileri kapatıyorlar ve en ufak bir şekilde bir yerden defaulta düşerseniz onu dört gözle bekliyorlar ve oradan yürüyorlar. Bu da olur mu dediğin çok şeyler oluyor, biliyoruz. Ama burada da gene genele şamil bir uygulamadan ziyade herhalde özel case’lere birebir bakmak daha mantıklı olabilir diye düşünüyorum. Çünkü herkesin ihtiyacı farklı. Ortaya konacak destek herkese aynı seviyede fayda sağlayamayabilir.”

Birisinin 1 milyon dolar bu kötü günü atlatmasını imkan sağlayacakken bir başkasına 20 milyon doların hiçbir etki sağlamayacağını, dolayısıyla dikkatli hesap etmek gerektiğini söyleyen Tamer Kıran, görüşlerini şöyle paylaştı: “Gemi inşa sanayi, tahtaya vuralım Allah’a şükür iyi gidiyor bugüne kadar. 14 günlük bir karantina süresi var ama geminin son kalktığı limandan itibaren saymaya başlıyor. Dolayısıyla gemi 6 günlük bir yol geldiyse 8 gün bekledikten sonra yaşıyor.

Bu uygulama tersanelerimiz tarafından uygun görüldüğü için böyle yapıldı. Çünkü limanlar için böyle olmamasını talep ettik. Çünkü limanlara gelen gemilere karantina 14 gün yapmaya kalkarsak bu sefer ticareti tamamen durdururuz. Ve Sağlık Bakanlığı da dediğim gibi bu yönde görüş belirtti ve uygulamasını yaptı. Limanlarımızda farklı uygulamalar oluyor. Buradan bu vesileyle söylemek istiyorum, şu anda aramızda 33 numaralı limanlar komitesi üyelerimiz var mı göremiyorum ama söylemek istiyorum, zaman, devir, durumdan kar yapma devri değil.

Bundan herkes mustarip ama tam kelimeleri seçerek söylemek istiyorum, anlamsız, makul olmayan, bu

durumu gerekçe göstererek yapılan veya yapılacak iş ve eylemler; hem sektörümüzü, hem de dışarıya karşı olan algımızı son derece zarara uğratar. Ben hiçbir limanımızın bu anlamda bir hareket yapacağını düşünmüyorum. Çünkü devir hakikaten birlik ve beraberlik içerisinde bu işten sıyrılma devri. Bu öyle bir döngü ki, her şey iç içe geçmiş. Bu salgın gösterdi ki dünya hakikaten çok küçük bir köy haline gelmiş. Dolayısıyla buradan ben sıyrılıyorum, tek başıma kurtulurum düşüncesi, yapılabilecek büyük hata olur.”

“KARADENİZ EREĞLİ ŞUBE BAŞKANI İRFAN ERDEM’E TEŞEKKÜR”

Tamer Kıran, bir teşekkürüm var diyerek sözlerini şöyle sürdürdü: “Karadeniz Ereğli Şube Başkanımız İrfan Erdem Bey’e, hakikaten fevkalade bir süreç yöneterek Karadeniz Ereğli’de yerleşik 11 acentemizin tamamının Karadeniz Ereğli, eşittir Erdemir demek olan firmasından bu 11 acentemizin tamamına dönüşümlü olarak iş verilmesine vesile oldu. Hakikaten çok güzel, faydalı bir işti. Ben Ereğli’deki acentelerimiz adına kendisine teşekkür ediyorum. Çok uğraştı.” Tamer Kıran sözlerini şu cümlelerle tamamladı: “Devir birlik beraberlik devri.

Günlük mikro konulara takılmadan geleceğe umutla bakarak çalışmalarımızı planlamalı ve bu yönde hareket etmeliyiz. Her şeyin başı sağlık... Önce sağlığımızı koruyalım. Ondan sonra da işlerimizi yapabildiğimiz ölçüde yapalım. İki tane fazla tedarik yaptım, üç tane fazla fatura kestim, dönemi değil. Aksine bu dönemi atlattım, firmamı daha sağlıklı hale getirdim, getiriyorum ve bundan sonra ileride hem kendim için, ailem için, firmam için, ülkem için çok daha iyi işler yapacağım deme zamanı diyor, hepimize saygılar sunuyorum.”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da, Tamer Kıran’a teşekkür etti. Herkesin Ramazan ayını ve 23 Nisan Bayramı’nı tebrik ederek meclis toplantısını sonlandırdı.



- 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



PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Nisan ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantılardan bazıları şöyle:

DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANDI

Deniz Turizmi Çalışma Grubu Üyeleri İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığında 3 Nisan Cuma günü telekonferans yöntemiyle toplantı yaptı. Toplantıda ülkemizin bu zor günlerinde sektörün durumu ve alacağı hasarı en aza indirmek için çözüm önerileri görüşüldü.

RİFAT HİSARCİKLIOĞLU BAŞKANLIĞINDA EKONOMİK GELİŞMELER MASAYA YATIRILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu'nun başkanlığında telekonferans sistemiyle düzenlenen toplantıya katıldı. Toplantıda yönetim kurulu üyeleri ile koronavirüs salgınının ekonomiye etkilerini azaltmaya yönelik tedbirler ve yapılan çalışmalar hakkında istişarelerde bulunuldu.

COVID-19'UN SEKTÖRE YANSIMALARI DEĞERLENDİRİLDİ

11 No'lu Gemi Tedarikçileri ile 21 No'lu Gemi Tedarikçileri Toptan Ticareti ve Yurtdışı Toptan Ticareti Faaliyetleri Meslek Komiteleri, 40 No'lu Konteyner Gemi Acenteleri, 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi

Acenteleri, 42 No'lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve 43 No'lu Kıyı Gemi Acenteleri Meslek Komiteleri, 3 No'lu Gemi İnşa Yan Sanayi, 5 No'lu Gemi İnşa Tamir ve Bakım Tersaneleri, 6 No'lu Yat İnşa ve Tamir Bakım Faaliyetleri ve 7 No'lu Gemi ve Teknelerin Bakım Onarımı Meslek Komiteleri, 17 No'lu Kabotaj Hattı Genel Yük Gemi Taşımacılığı ve 19 No'lu Yakın Yol Dökme Yük Gemi Taşımacılığı Meslek Komiteleri, 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri ve 48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komiteleri'nin toplantıları DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katılımıyla ve telekonferans sistemiyle yapıldı. Toplantılarda, COVID-19 salgınının sektöre yansımaları ile ilgili istişarelerde bulunuldu.

TAMER KIRAN TOBB YÖNETİM KURULU TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin video konferans aracılığıyla düzenlenen Yönetim Kurulu Toplantısı'na iştirak etti.

ŞUBE BAŞKANLARI İLE TOPLANTI YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 24 Nisan

Cuma günü Şube Başkanlarının katılımıyla video konferans aracılığıyla toplantı yaptı. Toplantıda sektörel değerlendirmelerde bulunuldu.

TOBB NEFES KREDİSİ PROJESİ İSTİŞARE EDİLDİ

24 Nisan Cuma günü DTO Başkanı Tamer Kıran, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu ve TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri ile birlikte video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıya iştirak etti. Yönetim kurulu ile TOBB Nefes Kredisi Projesi'nin detayları istişare edildi.

VERGİ DANIŞMA KURULU TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 28 Nisan Salı günü Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin video konferans aracılığı ile düzenlenen Vergi Danışma Kurulu'nun toplantısına iştirak etti.

TOBB Vergi Danışma Kurulu ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Zeki Kıvanç'ın katılımı ile Kurul Başkanı Fatih Dural başkanlığında yapılan toplantıda son gelişmeler değerlendirildi.



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

ÜNİVERSİTE



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ



YÜKSEKÖĞRETİM KURULU

2019
ÜSTÜN BAŞARI
ÖDÜLLERİ

YÜKSEKÖĞRETİM KURUMU
ULUSLARARASI İŞ BİRLİĞİ ÖDÜLÜ

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ



"Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsüne ISO Özel Kategori Enerji Verimliliği Birincilik Ödülü Verildi."



Bu Üniversitede İş Var!

[pirreisuni](#) [pirreisuniversity](#)
 [pirreisuniversitesi](#) [pirreis.edu.tr](#)

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

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



İMEAK DTO'DAN MİLLİ DAYANIŞMA KAMPANYASI'NA 1 MİLYON TL DESTEK

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın başlattığı "Biz Bize Yeteriz Türkiyem" Milli Dayanışma Kampanyası'na 1 milyon TL destek verdi.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı yazılı açıklamada, tüm dünyanın insanlık sınavı verdiği Covid-19 salgınına karşı mücadelede yoğun günlerden geçildiğini belirterek, şunları kaydetti:

“Zaman, el ele, gönül gönüle vererek, çetin şartları göğüsleme zamanıdır. Zorda kalana yardım elini uzatma, ekmeğini paylaşma, bizi büyük millet yapan en önemli hasletlerimizdir.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan da, birlik ve beraberliğimizi tüm dünyaya gösterme fırsatına vesile olacak anlamlı bir

kampanyayı başlattı ve öncülük etti. "Biz Bize Yeteriz Türkiyem" Milli Dayanışma Kampanyası'na, Deniz Ticaret Odası olarak 1 milyon lira katkı sağlayacağız.

Ayrıca, Odamız üyelerini de, Milli Dayanışma Kampanyası'na destek vermeye davet ediyoruz.

Birlik ve dayanışma ile zor zamanları atlatacağız. Bu günler geçtiğinde birbirimize daha sıkı kenetlenmiş olarak kaldığımız yerden yine üreten, büyüyen güçlü Türkiye için yolumuza devam edeceğiz.”

İMEAK DTO, ÜYELERİNE ÜCRETSİZ MASKE DAĞITTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Covid-19 ile mücadele tedbirleri kapsamında üyelerine ücretsiz maske dağıttı.



Salgından korunmak ve yayılmasını önlemek amacıyla işyerlerinde alınması gereken tedbirler arasında sosyal mesafenin korunmasının sağlanması ve firma çalışanlarının maske takması zorunlu hale getirilmiştir.

Deniz Ticaret Odası, kararın ardından “SGK Hizmet Listesinde” çalışan sayısı 10 ve üstü olan, üretim faaliyetlerine aktif olarak devam eden üyelerinin maske taleplerini toplayarak, İstanbul Valiliği'ne iletti. 95 firmada çalışan 3 bin 816 çalışan için 38 bin 160 adet maske 29 Nisan 2020 Çarşamba günü teslim alındı.

Maskeler, İMEAK Deniz Ticaret Odası İstanbul Merkez binası ile Odanın Tuzla ofisinden 50'şerli paketler halinde dağıtıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası, üyelerinin talepleri doğrultusunda ücretsiz maske teminine devam edecek.



TAMER KIRAN, DENİZCİLİK MEDYASI İLE DTO PLUS'TA BULUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 29 Nisan Çarşamba akşamı, DTO Plus'ta katıldığı canlı yayında denizcilik medyası temsilcilerinin koronavirüs salgınının sektöre etkileri konusundaki sorularını yanıtladı.



Salgın sürecinde denizcilik sektörünün durumunu değerlendiren Tamer Kıran, her gün hasar tespiti yaptıklarını belirterek, "En büyük hasar turizmde var. Ülke çapında konuşursak turizm bu sene olmayacak gibi görünüyor. Bu çerçevede deniz turizmi ile ilgili üyelerimiz sıkıntı yaşayacaklar. Şu anda limanlar ve tersaneler çalışıyor.

Ama bu tabii ne kadar süreyle devam edecek? Özellikle hem arz hem de talepteki korkunç daralma, düşüş bu sektörlerde de işlerin en azından yılın ikinci çeyreğinde, yaz sonuna kadar çok etkileneceğini öngörüyoruz.

Deniz taşımacılığında keza aynı şekilde sıkıntılar hissediliyor, birçok gemi boş, bir taraftan bir tarafa yük bulabilme

umuduyla seyir ediyor. Dolayısıyla hasar büyük olacak" diye konuştu.

Tamer Kıran, Covid-19 ile mücadele sürecinde son derece etkin, güçlü, görünmeyen bir düşmanla savaştığımızı kabul edip, ona göre plan ve program yapılmasının önemini vurgulayarak, "Ama enseyi karartmak yok" dedi.

Son günlerde salgının azalma eğilimine girdiğini gösteren çok önemli işaretler geldiğine dikkat çeken Kıran, tüm bu gelişmelerin ileriye dönük umutları artırdığını, çeşitli bakanlıklardan gelen talepler neticesinde bu krizi fırsata çevirmeye yönelik çalışmalara da başladıklarını bildirdi.

KREDİ DESTEKLERİ

"Kriz sürecinde verilen desteklere" ilişkin bir soruyu yanıtlayan Tamer Kıran, devletin destek kısmında yaptığı hamlelerle iyi bir sınav verdiğini kaydederek, şunları söyledi:

"İlk başta kullanıma sunulan KGF destekli İşe Devam Kredisi istenen sonuca ulaşmadı. Krediyeye birçok insan erişemedi. O süreci istişare ve diyalog yoluyla atlattık. İkinci serbest bırakmadan sonra birçok kurum bu desteğe ulaştı. Burada denizcilik özel bir şey yapılmadı. Ama paketlerin tamamına bakarsanız hiçbir sektöre özel bir şey yapılmadı. Halk Bankası, esnaf bankası olduğu gerekçesiyle esnafa özel bir kredi uygulaması yaptı. Yapılan istişareler sonucunda benzer bir uygulamayı biraz daha yüksek bir faizle Oda ve Borsa üyelerine de açtı. Hükümetimiz bu konuda kontrollü bir gidış izliyor. Hatırlayın ilk açıkladığı

paket 100 milyar TL idi. Maliye Bakanımız önceki gün verdiği bir beyanatta desteklerin 200 milyar TL'yi bulduğunu söyledi. Kademeli olarak yaptılar, neticeyi gördüler, devam ettiler. Ben, bu şekilde bundan sonra da devam edeceğini öngörüyorum. Dolayısıyla üyelerimizin de faydalandığını bildiğim krediler hayata geçti. İşe Devam Kredi Desteği olsun, Eximbank kredilerinin ertelenmesi olsun, en son Halk Bankası'nın Mikro Ölçekli Şirketlere Can Suyu İşletme Kredisi ve TOBB'un Denizbank ile hayata geçirdiği ardından 15 gün sonra diğer 3 kamu bankasının da katılacağı Nefes Kredisi üyelerimize hakikaten nefes aldırdı. Hükümetimizin bu konudaki tavrını ben şöyle yorumluyorum. Bu şekilde yaparak kaynakları mümkün olduğunca tabana yaymak istiyor. Çünkü büyükler zaten işlerini bankalarla yürütüyorlar, yapılandırıyorlar, imkanları daha fazla ama küçük ve orta boy ölçekli firmalara hükümetimizin daha bir ehemmiyet verdiği görülüyor."

GEMİ ADAMLARININ DEĞİŞİMİ KONUSU

"Salgın sürecinde gemi adamlarının değişiminde yaşanan sorunlara" ilişkin bir soru üzerine Tamer Kıran, tüm dünyanın denizcilikte yaşanan bu sorunun farkında olduğunu belirterek, "deniz çalışanlarımız emin olsun, kimse onları unutmmuş veya göz ardı etmiş değil" dedi.

Türkiye'nin yanı sıra ABD, AB ve daha birçok ülkenin sağlık kurullarının tavsiyesi neticesinde ilgili gemi adamı değişimine müsaade etmediklerini hatırlatan Tamer Kıran, "Şu anda

TOBB DENİZ TİCARET ODALARI KONSEY TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Deniz Ticaret Odaları Konsey toplantısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla yapıldı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Deniz Ticaret Odaları Konsey toplantısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun katılımlarıyla video konferans aracılığıyla gerçekleştirildi.

Toplantıda; taşımacılıktan, tersanelere, deniz turizmine kadar denizcilik sektörünün durumu, salgının etkileri ve alınmasına ihtiyaç duyulan tedbirler masaya yatırıldı. Koronavirüs sürecinde sektörün içinde bulunduğu şartlar ve alınan tedbirler, TOBB bünyesindeki Deniz Ticaret Odaları'nın başkanlarının katılımıyla değerlendirildi.



İSTANBUL VALİSİ ODA BAŞKANLARI İLE TOPLANTI YAPTI

İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Oda Başkanları ile video konferans yöntemiyle toplantı yaptı.

İstanbul Valiliği'nden yapılan yazılı açıklamaya göre, toplantıda salgınla mücadele süresince başta temel ihtiyaç maddeleri olmak üzere üretim ve tedarik zincirinin aksamaması için yapılan çalışmalar ile alınan önlemler konuşuldu.

Vali Yerlikaya'nın görüntülerini sosyal medya hesabından yayınladığı toplantıya Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı İsmail Gülle, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekip Avdagiç, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Başkanı Erdal Bahçivan, İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) Başkanı Ali Kopuz, Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkanı Tamer Kiran, İstanbul Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği (İSTESOB) Başkanı Faik Yılmaz katıldı.

"BAŞKANLARIMIZLA SÜREKLİ GÖRÜŞÜYORUZ"

Açıklamada görüşlerine yer verilen İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, toplantı içeriğine ilişkin şu ifadeleri kullandı: "Salgınla mücadele süresince başta temel ihtiyaç maddeleri olmak üzere tedarik zincirinin aksamaması için reel sektörün temsilcileri, oda başkanlarımız ile video konferans yöntemiyle toplantı yaptık. Koronavirüs salgını ile mücadelenin başlangıcından beri talimatımızla, vali yardımcımız başkanlığında oda temsilcilerinin katılımıyla bir alt komisyon kuruldu.

Valilik olarak temel ihtiyaç maddeleri ile ilgili üretim ve tedarik zinciri ile ihracatın kesintiye uğramaması için sektör temsilcileriyle yoğun iş birliği ve istişare halindeyiz. Başkanlarımızla



sürekli görüşüyoruz. Bugünkü toplantıda, yapılan çalışmaları değerlendirdik. 17-19 Nisan tarihleri arasında gerçekleşecek iki günlük sokağa çıkma yasağı ile ilgili, oda başkanlarımızın sektörleri ile ilgili talep ve önerilerini aldık. Konuları ilgili bakanlarımız ile görüşeceğiz. Toplantıya katılan bütün başkanlarımıza teşekkür ediyorum. Hep birlikte İstanbul için çalışmaya devam edeceğiz. İnşallah birlikte başaracağız."



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

İRFAN ERDEM'DEN OYAK'A TEŞEKKÜR

İMEAK DTO Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem, Oktay Demiray ve Kamil Faruk Güven'e teşekkür etti.

Batı Karadeniz Bölgesi'nin en büyük limanı olan Erdemir Limanı'na gelen gemilerde acente şartı olarak OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. firmasının kullanılmaya başlanması, Karadeniz Ereğli'de faaliyet gösteren 11 acenteyi zor durumda bırakmıştı.

İMEAK DTO (Karadeniz Ereğli) Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, 2019 yılı Aralık ayında OYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem ile gerçekleştirdiği toplantıda acentelerin yaşadığı problemi gündeme getirerek sorunun çözüleceğine dair kendisinden söz almıştı. Bu toplantıda alınan kararlar neticesinde OYAK, 2020 yılı şubat ayında tüm acentelere tekrar



iş vermeye başladı. 2,5 yıldan fazla zamandır devam eden bu sorun Batı Karadeniz Şubesi Başkanı İrfan

Erdem'in büyük çabalarıyla nihayet ortadan kalktı ve Karadeniz Ereğli'deki tüm acenteler OYAK Erdemir Ereğli Limanı ile tekrar iş yapmaya başladılar.

DTO Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda Karadeniz Ereğli Geleceğine Sahip Çıkıyor Platformu Sözcüsü İrfan Erdem'in, bölge acentelerinin sorununun çözümünde gösterdiği gayret ve başarı, DTO'nun nisan ayı meclis toplantısının da gündemindeydi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran toplantıda yaptığı konuşmada İrfan Erdem'e gösterdiği bu başarıdan dolayı teşekkür etti.

(Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi)

ŞUBE BAŞKANLARI KORONAVİRÜS MÜCADELELERİNİ ANLATTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şubeleri COVID 19 salgınına yönelik gerek devletin gerekse merkezin aldığı tedbirler yönünde çalışmalarını sürdürmeye devam ediyor. Şube başkanları bu süreçte yürüttükleri çalışmaları ve salgına karşı mücadelelerini anlattılar.



DTO ALIĞA ŞUBESİ

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Koronavirüsün ülkemize yayılmasından

dolayı salgınla mücadele kapsamında, devletimizin almış olduğu kararlar doğrultusunda merkezden de verilen talimatlara uygun hareket ettiklerini belirtti.

Aliğa bölgesindeki limanlarda bu kapsamda yürütülen çalışmalarla ilgili bilgi veren Adem Şimşek, şunları söyledi: "Aliğa, yoğun gemi trafiği olan ve en yoğun dış kontakla muhatap olan bölge. Ulaştırma Altyapı Bakanlığımızın aldığı tedbirler sonucu, sahil sağlık ekipleri Aliğa'da toplam 7 kişi gemilere çıkıyor. Bu gemi mürettebatının ateşi ölçüldükten, kontrol edildikten sonra Sahil Sağlık onayladıktan sonra free

pratikasını verip ve liman başkanlığı gemiyi öyle yanaştırma ordinosuyla hareket ettiriyor. Bunun yanında, güzel bir tarafı da artık ıslak imzanın olmadığı, acentelerin gemiyle temas etmediği bir şekilde, güzel bir şekilde temassız, gemilerin işlemleri halloluyor." Şube olarak, üyeleriyle de sürekli iletişimde olduklarını da belirten Şimşek, "Meclis üyelerimiz olsun, bize üye olan kardeşlerimiz olsun, Aliğa'da bulunan, hepsiyle haftalık olarak irtibata geçiyoruz. Herhangi bir sıkıntıları, dertleri, problemleri var mı, yok mu, karşılaştıkları güncel sorunları var mı diye, bugüne kadar çok şükürler olsun ki öyle çok büyük bir sorunla

bir şekilde uygulayarak bu dönemi en iyi şekilde atlatabileceğimizi düşünüyoruz. Bizler, bir meslek odasının en önemli misyonu olan ekonomik istikrar ve üyelerimizin menfaatlerinin korunması kapsamında hem anlık ihtiyaçlara cevap vermek hem de salgının kontrol altına alınmasından sonra yapılması gerekenler üzerine Muğla Büyükşehir Belediyemiz, Bodrum Kaymakamlığımız, Bodrum Belediyemiz ve diğer Odalarımızla birlikte gece gündüz çalışıyoruz". diyerek sözlerini bitirdi.



DTO FETHİYE ŞUBESİ

Pandeminin bölgelerine etkisini ve şube olarak gerçekleştirdikleri çalışmalarını anlatan İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan Covid-19 ile mücadelede üyeleri ile ilgili bir sıkıntı yaşamadıklarını belirtti. Pandemi sonucu deniz hareketlerinin kısıtlandığını dile getiren Şaban Arıkan, salgında hastalık bulaşan kişinin 14 gün karantinaya alındığını hatırlatarak teknelerin haftalık tura gittiğini, zaten toplama müşteri olarak değil aile olarak gidildiğini, otellere verilen kısıtlı müsaadenin öncelikli olarak guletlere verilmesi gerektiğini söyledi. Bu sene deniz turizminden çok beklentilerinin olmadığını dile getiren Arıkan, şöyle konuştu: "Bu sene deniz turizminden çok büyük beklenti olduğunu düşünmüyorum, hiçbir arkadaşımızın da öyle çok büyük beklentisi yok. İnsanlar Nefes Kredisi veya Can Suyu Kredisi bunları alarak nasıl ayakta kalırsın, işimizi kaybetmeyiz derdinde. Bence Nefes Kredisi ve Can Suyu Kredisi çok yerinde bir karar." Fethiye Göcek'te marina yoğunluğu olduğunu hatırlatan Fethiye Şube Başkanı

Şaban Arıkan, salgınla mücadele kapsamında Evde Kal uygulamasının teknelerde de Teknede Kal şeklinde uygulanabileceğini söyledi. Arıkan şöyle devam etti: "Özel tekne sahibi çok sayıda insan var. Sadece marinalarda duran özel tekneler bile Fethiye'ye gelseler sanıyorum bir hareketlilik, bu bölgeye para bırakacaktır. En azından bunların alışverişi, vb. faaliyetleri buraya, turizm bölgesine bir katkıdır. Bu da bir nevi turizm. Mesela biz şimdi otel turizmi düşünüyoruz, bizim bölgemizde çok fazla villa kiraya veriliyor. Evde Kal, Villada kal aynı şey. Yine bölgeye bir katkıdır. Kaya Köyü'nde bugün hiç yoksa 500 tane villa var. Bu villaların haftalığına 7 bin lira ile 10 bin lira para veriliyor. Turizm yapıyorsak ve koronadan da korunmak istiyorsak en kolay korunabilecek yerler bunlar. Evde Kal, Villada Kal veya Özel Teknede Kal."



DTO İSKENDERUN ŞUBESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu da bölgede COVID-19 salgınına yönelik sürdürdükleri çalışmalar hakkında bilgi verdi. Kutlu şunları kaydetti: "Evde Kal Kampanyası mümkün olduğunca yürütülmeye çalışılıyor fakat şehrimiz bir liman şehri. 18 adet iskelemiz ve limanımız var. Gemi trafiğimiz de düşmeden devam ediyor. Bu süreçte gemileri de aksatmadan çalışanların, üyelerimizin sağlığını da koruyarak işlemleri yürütmeye çalışıyoruz. Gemi trafiğimiz geçen seneden aşağı yukarı %5-%10 artış göstermektedir. Bir aksama şu an olmamaktadır. Gemilere kontak noktaları minimuma indirildi. Arkadaşlar da minimum gemilere gitme seviyesine düşürüldü." Bölgedeki

liman başkanlığı ile istişare halinde olduklarını belirten Kemal Kutlu, sözlerine şöyle devam etti: "Bizim Türk tayfa çıkışları İskenderun bölgesinde hala devam etmekte. Tayfalarımızı devletin ambulanslarıyla alıp karantina bölgelerine naklettiriyoruz. Eğer tekne ile çıkılacaksa Limak Limanı'ndan çıkılıyor. Bu konuda Limak Limanı bize yardımcı oldular. Onlara teşekkür ediyoruz. Tabi bu arada Tamer Başkanımızın da Limak ile olan ilişkilerinin bu müsaadenin alınmasında çok büyük faydası olduğunu da söyleyelim. Tamer başkanımıza da bu konuda teşekkür ediyoruz. Şu an Limak Limanı'ndan teknelerle, diğer limanlarda da ambulanslarla alınıp Türk tayfaları karantina merkezlerine aktarılıyor. Limana gidiş yollarımız kapalı İskenderun'da. O trafiği açmak için Odamızdan belge veya kartı olanlar kapalı yollardan limana, liman başkanlıklarına, gümrüğe gidebiliyorlar. Onu kaymakamlıkla yapılan görüşmelerde o izni almış bulunuyoruz."



DTO İZMİR ŞUBESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk salgın nedeniyle hayatlarını kaybedenlerin yakınlarına baş sağlığı, hasta olanlara ise acil şifalar dileyerek sözlerine başladı. Covid 19 salgını başladığından beri şubeler olarak İMEAK Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile yürüttükleri görüşmelerde nasıl bir yol izleneceği ile ilgili devamlı irtibat halinde olduklarını belirten Öztürk, başlangıçta öncelikle ofislerinin covid 19 salgınıyla savaşması konusunda tüm önlemleri aldıklarını sözlerine ekledi. Tüm dezenfektan ürünlerinin temini, ofisteki çalışma sürelerinin kısaltılması ve kişi sayılarının azaltılmasıyla ilgili çalışmaları

BİR ASIRLIK GURUR: 23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı ile TBMM'nin 100. açılış yıl dönümü COVID – 19 etkisinde kutlandı. Saatler 21.00'i gösterdiğinde tüm Türkiye tek yürek oldu, karantina sebebiyle sokağa çıkamayan Türkiye'nin bütün balkonlarından İstiklal Marşı okundu.



Meclisteki Atatürk Anıtı'nın önünde, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı ve TBMM'nin açılışının 100. yılı dolayısıyla tören düzenlendi. Düzenlenen törende TBMM Başkanı Mustafa Şentop Atatürk Anıtı'na kırmızı ve beyaz karanfillerden bir çelenk bıraktı. Sonrasında saygı duruşunda bulunuldu ve İstiklal Marşı okundu. Ardından Şentop, devlet erkânı ile birlikte Anıtkabir'de düzenlenen

törene katıldı. Törene Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu, MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli, İYİ Parti Genel Başkanı Meral Akşener ile bazı bakanlar ve milletvekilleri de katıldı.

Heyet, Aslanlı Yol'dan yürüyerek Atatürk'ün mozolesine geldi ve TBMM Başkanı Şentop'un mozoleye çelenk bırakmasından sonra saygı duruşunda



bulunuldu ve İstiklal Marşı okundu. Şentop, Misakı Milli Kulesi'nde Anıtkabir Özel Defteri'ni imzaladı.

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı dolayısıyla Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk da Anıtkabir'i ziyaret etti. Bakan Selçuk ve beraberindeki heyet kırmızı-beyaz karanfillerden oluşan çelengin arkasından Aslanlı Yol'dan yürüyerek Atatürk'ün mozolesine geldi. Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk çelengi mozoleye bıraktı. Bakan Selçuk, saygı duruşunun ardından Anıtkabir Özel Defteri'ni imzaladı.

TAKSİM'DEKİ CUMHURİYET ANITI ÖNÜNDE TÖREN DÜZENLENDİ

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın 100. yılı dolayısıyla Taksim'deki Cumhuriyet Anıtı önünde de tören düzenlendi.

Vali Yardımcısı Hasan Hüseyin Can, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, İstanbul Milli Eğitim





Müdürü Levent Yazıcı, CHP İstanbul İl Başkanı Canan Kaftancıoğlu, İyi Parti İstanbul İl Başkanı Buğra Kavuncu, AK Parti İstanbul İl Yönetim Kurulu Üyesi Aysun Çelikler ve ilçe milli eğitim müdürlerinin katıldığı tören Taksim Cumhuriyet Anıtı'na çelenk sunumuyla başladı, saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla devam etti. Siyasi parti temsilcileri de Cumhuriyet Anıtı'na çelenk sundu.

duygularıyla tebrik ediyorum" ifadesini kullandı. Paylaşımında, çocuklarla olan fotoğraflarının bulunduğu bir videoya yer veren Erdoğan, çocuklara seslendi.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Hayatta bir çocuğun gülümsemesinden daha büyük bir mutluluk, bir çocuğun kalbinden daha geniş bir unvan yoktur" ifadeleriyle, şunları kaydetti: "Savaşların, çatışmaların, açlık ve

hep saf, temiz, duru gözlerle bakmak ve yarına o heyecanla yürümek demektir.

Çocuk olmak yüreğindeki sınırsız, hesapsız sevgiye sıkı sıkıya sarılmak demektir. İnşallah sizler yarın birer sanatçı, politikacı, bilim adamı, öğretmen, mühendis, hukukçu, iş adamı veya başka konumlarda olacaksınız. İşte o zaman geriye kalan eksiklikleri giderecek, sizlerden sonra gelecek nesiller için daha adaletli, daha güzel bir dünyayı siz kuracaksınız. 23 Nisan Milli Egemenlik ve Çocuk Bayramınızı tebrik ediyor, 23 Nisan'ı armağan eden Cumhuriyetimizin banisi Gazi Mustafa Kemal ve silah arkadaşlarını bir kez daha şükranla yad ediyorum. Ailenizle, öğretmenlerinizle, arkadaşlarınızla birlikte sizlere nice güzel bayramlar diliyorum."

MECLİSTE ÖZEL OTURUM GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Meclis Başkanı Mustafa Şentop başkanlığında, TBMM'nin açılışının 100. yılı ile 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı dolayısıyla TBMM Genel Kurulu özel gündemle toplandı.

THY ÖZEL UÇUŞ GERÇEKLEŞTİRDİ

Sabah saatlerindeki özel uçuş için İstanbul'dan Ankara'ya intikal eden "TC-JJF" tescilli "Boeing 777-300 (ER)" tipi uçak, saat 09.40'ta Esenboğa Havalimanı'ndan hareket etti. 23 Nisan 1920 tarihine atfen sefer sayısı "TK1920" olarak belirlendi ve uçuş yaklaşık 2 saat sürdü. Uçuşta, sırasıyla Türk bayrağındaki ay ve yıldız sembollerinin olduğu bir rota izlendi.

SAAT 21.00'DE TÜM TÜRKİYE İSTİKLAL MARŞI'NI OKUDU

Cumhurbaşkanı Erdoğan Huber Köşkü'nde ulusa sesleniş konuşması yaptı. Konuşmasının hemen sonrasında Erdoğan canlı yayında İstiklal Marşı'nı okudu, milyonlar da kendisine eşlik etti. Saatler 21.00'ı gösterdiğinde tüm Türkiye tek yürek oldu, balkonlarından coşku ve sevinçle İstiklal Marşı'nı okudu.



CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'IN MESAJI

Cumhurbaşkanı Erdoğan twitter hesabından bir 23 Nisan mesajı yayınladı. Erdoğan mesajında, "Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşunun 100. yılını, Türkiye'nin ve dünyanın tüm çocuklarının 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı en samimi

kıtlıkların ufkumuzu kararttığı bir dönemde dünyayı güzelleştiren yegane şey, siz çocukların tebessümüdür. Sizler bizim geleceğimizin teminatı, yarınlarımızın umudunuz. Siz çocuklar daha huzurlu, daha neşeli, daha adaletli, daha güzel bir dünyanın müjdecisi durumundasınız. Çünkü çocuk olmak, coşkulu olmak, dünyaya

COVID – 19’UN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ VE ÖNGÖRÜLER



COVID – 19 salgını bütün dünyayı etkisi altına aldı ve karantina günleri başladı. Bu süreçte birçok sektör bu salgından olumsuz olarak etkilendi.

Dünyada ve Türkiye’de birçok sektör tamamen dururken, deniz taşımacılığı durmadı, devam ediyor. Tabii denizcilik sektöründeki birçok segment bu krizden olumsuz etkilendi. Biz bu sayımızda sektörümüz içinde yer alan bütün kesimlerin yaşadığımız süreçle ilgili değerlendirmelerini ve salgın bittikten sonraki öngörülerini öğrenmek istedik.

Önce Türk Armatörler Birliği’nin kapısını çaldık. Onlar bize farklı segmentleri, farklı isimlerle değerlendirdiler. Ardından TİM Başkan Vekili, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkan Yardımcısı ve DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener bizimle

değerlendirmelerini ve öngörülerini paylaştılar.

Türk Armatörler Birliği’nin COVID-19 salgınının deniz taşımacılığı alt sektörlerindeki etkilerini ve öngörülerini aktarabilmek için Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, üyeleri olan ARKAS Holding’ten Arkasline CEO’su Can Atalay, Yönetim Kurulu Üyesi Murat Er, yine üyeleri olan DFDS’nin Başkan Yardımcısı Kemal Bozkurt ve Genel Sekreter Hüseyin Çınar ile konuyu masaya yatırdık.



HÜSEYİN ÇINAR

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ

2021 SALGININ ETKİLERİNİ TARTIŞACAĞIMIZ, ONARMAYA ÇALIŞACAĞIMIZ BİR YIL OLACAK

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'deki iş insanları ve armatörler de böyle bir salgın neticesinde geleceği öngörmekte zorlanıyorlar. Çünkü bu ilk kez karşılaşılan bir şey ve olayların nasıl gelişeceği, hayatımıza etkisinin nasıl olacağı, geleceğimizi nasıl etkileyeceği konusunda tahminde bulunmakta güçlük çekiyoruz. Ama yine de test edilmemiş, tecrübe edilmemiş öngörülerimiz zihinsel becerilerimizle şekillendirebileceğimizi düşünüyoruz.

Bir kere bu salgın alışlagelen hayat tarzımızı yıkıcı bir şekilde etki göstermeye başlamıştır. Kısa sürede yıktıklarını yeniden yerine koyabilmek ve salgının yayılma hızı bir anlamda düşürülebilse de yarattığı olumsuz psikolojik etkiden arınabilmek biraz zaman alacaktır. O nedenle değerlendirmelerimizi salgının kontrol altına alınabileceğini düşündüğümüz önümüzdeki üç aylık periyodu, psikolojik bariyerlerin aşılmasını ve yıkılanların onarılabilmesi sürecini ise yılsonuna kadar düşünerek hareket etmek ve öngörüler oluşturmak uygun olacaktır. Yine 2021 yılı da bu salgının etkilerini

tartışacağımız ve ekonomik ve ticari anlamda bu etkileri onarmaya devam edeceğimiz bir yıl olacaktır.



CİHAN ERGENÇ

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
BAŞKAN YARDIMCISI

2009 KRİZİNE BENZER BİR KRİZİ YAŞIYOR GİBİYİZ

Salgın ile ortaya çıkan krizin başlangıcı bir ekonomik kriz değildi. Ama doğal olarak o tarafa evrilmeye başladı. Herkes evlerine kapanınca ticaret durdu ve iş sirkülasyonu azaldı. 50.000 DWT'lik bir kuruyük gemisi için navlunlar 4000 USD. Geçen sene içerisinde aynı tip gemi için yaklaşık 11.000 USD'yi görmüşken, şimdi neredeyse bu değer üçte biri kadar bir fiyatlandırma mevcut. Şu anda taşıtanlar sadece geminin yakıt maliyetini karşılamak üzere yük taşıma teklifini bile yapabilmektedir. 2009 krizine benzer bir krizi yaşıyor gibiyiz. Yine akreditifler açılmadığı için yük bulamıyoruz ve hatta alamıyoruz. Belli bir süre daha inmeye devam edecek. Bu iş Çin'de ve diğer ülkelerde görüldüğü gibi 2-3 ay devam ederse ve normalleşme bu süre içerisinde gerçekleşirse, piyasaların birikmiş olmasıyla stokların erimesiyle gemilere yönelik bir talep fazlalığı yaşanabilir. Salgının nasıl biteceğine ve yeşil ışığı ne zaman vereceğimize bağlı olarak

mayısın ikinci yarısında kontrollü bir toparlanma, ağustos gibi de toparlanmanın tam gerçekleşeceğini düşünüyorum. Yine 15 Ocak 2020'de ABD-Çin arasında yapılan anlaşmaya göre Çin, ABD'den yaptığı ithalat miktarını, 2017'deki seviyesinden 200 milyar dolar artıracığını ve fikri mülkiyet haklarıyla ilgili düzenlemeleri güçlendireceğini duyurdu. Bunun karşılığında ABD de, Çin ürünlerine son dönemlerde getirdiği yüksek gümrük tarifelerini yarıya indireceğini açıkladı. İşte bu sürecin salgın ile başlatılmadığını değerlendirerek, bu anlaşma ile bu ürünlerin yer değiştirme ihtiyacı artacak ve stokların bir şekilde yer değiştirmesi gerekecek. Belki de birikmiş yüklerle kuruyük taşımacılığında bir boost etkisi meydana gelebilecektir. Diğer taraftan emtia fiyatları düştüğünden insanlar şu aşamada stok yapmak isteyebilirler. Bu da sonrasında kuruyük piyasasını hareketlendirebilir. Şu anda neredeyse hiçbir yer çalışmıyor; gümrükler çalışmıyor, TMO çalışmıyor. Lojistik taşımacılık %50 kapasiteye indi. Ancak sonrasında bu birikim piyasalarda bir rüzgâr estirebilecektir. Şu anda 4000 USD olan navlun geçen sene gördüğümüz değerlerine yaklaşabilir. Daha uzun sürede de bu artış olabilir. 2-3 ay stop-loss yapıp armatörlere yeniden güneş doğabilir. Bir, bir buçuk ay sonra haziran başında normale dönüğe başlayabilir. Bu çerçevede iki senaryo olabilir.

Piyasalardaki yükseliş ya birden olabilir ya da kontrollü bir yükseliş gerçekleşebilir. Recovery- normalleşme olduğunda navlun 10.000 USD'yi görebilir. Endeks dibe indi dipten çıkış olması lazım. Bu anlamda da BDI'da azami çıkış gerçekleşirse 2000-2400'leri görebilir. Önce 1000'leri görüp, sonra salgının kontrol altına alınmasıyla çıkması bizler için normal bir çıkış simgelemesi açısından daha iyi olur. Bizim tercihimiz kontrollü çıkış yapacak senaryodan yanadır. Yine birikmiş bakım tersane olaylarının bir scrubber montesinde olduğu gibi arz

talep dengesini bozacak bir yönde olabileceğini düşünmüyorum. Petrol fiyatları da ulaşımın tırpanlanmasıyla talepte bir daralma yarattı. Ancak piyasaların normalleşmesiyle ve buna bağlı olarak talep normalleşmesiyle birlikte petrol fiyatlarının da artacağını değerlendiriyorum. Ocak ayında 760 dolarlara çıkan MGO yakıt şu anda 260-300 USD'ye kadar indi.



CAN ATALAY
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ ÜYESİ
ARKASLİNE CEO'SU

KONTEYNER SEKTÖRÜNDE SALGIN SONRASI TOPARLANMA ÇOK HIZLI OLMAYACAK

Bütün dünyayı etkisi altına alan Covid-19 daha önce hiç birimizin deneyimlediği ya da öngörebileceği bir kriz değil. Bu nedenle mevcut tecrübelerimiz, ileride olabilecekleri tahmin etmekte maalesef yetersiz kalıyor. Aslında Covid-19'u bir kriz değil de kaos olarak tanımlamak daha doğru bir ifade olabilir. Olayların gelişimi ile ilgili yorum yapmanın, şu veya bu olabilir demenin fal bakmaktan bir farkı yok bence. Ekonomik krizleri geçmiş dönemlerde çok test ettik. Ancak bir salgın neticesinde tüm dünyada aynı anda birçok sektörde üretimin durmasını, hammaddelerin üretim alanı bulamayacak şekilde stoklarda kalmasını, hatta stoklanacak yer bulamayacak kadar ani arz fazlalığı

oluşmasını hem mal ve emtia kısmında ve hem de yansımaları taşımacılık sektöründe hiç yaşamadık. Diğer yandan operasyonel maliyetlerimiz içinde yakıtın çok önemli bir kalem olması sebebiyle petrol fiyatlarındaki anormal düşüş bizlere biraz olsun nefes aldırdı. Brent petrolün varil fiyatının 18-20 USD'lere kadar düşmesi kısa vadede lehimize bir durum yaratmasına karşın, geçmiş tecrübelerimizden de biliyoruz ki orta ve uzun vadede petrol fiyatlarından yaşanan böylesine kuvvetli düşüşler ticarete her zaman negatif etki yaratmıştır. Çin'deki yeni yıl tatiliyle hemen hemen eş zamanlı etkisini artıran COVID-19 salgını ilk etapta konteyner taşımacılığını çok etkilemedi. Çünkü tatil dönemi nedeniyle her sene olduğu gibi birçok seferin yapılmayacağı daha önceden duyurulmuştu.

Ancak salgının genişlemesi ile sefer iptalleri kalıcı hale geldi. Bu tip kriz ortamlarında genelde iki seçenekten biri uygulanırdı. Bunlardan ilki konteyner taşıma kapasitesinin düşürülmesi, ikincisi ise kapasitenin aynı bırakılıp navlun savaşına girilmesi olurdu. Bugüne kadar tüm kriz dönemlerinde hep ikinci seçenek tercih edilmiştir. Ancak bu krizde hatlar şaşırtıcı bir hızla sefer iptalleri yapmak suretiyle arzı kısıtılar. Bu sayede navlunlar çok düşmedi, hatta normalin biraz üzerinde seyrediyor diyebiliriz. Diğer taraftan seferden çekilen gemiler uzun süre demirde kalmak zorunda. Gemilerin yakıt ve liman masrafları gibi operasyonel giderleri düşmesine karşın, işletme maliyetleri veya kira giderleri devam ediyor ve hiç gelir yok. Bunun uzun zaman sürdürülebilmesi mümkün görünmüyor. Her ne kadar şu anda Uzak Doğu'da limanlar normale dönmeye başlasa da, AB ve ABD'de bu ürünlere yönelik talep oluşmadığı için yükleme adetleri azalmaya devam ediyor. Kendi hatlarımız açısından değerlendirdiğimizde, özellikle son bir haftadır çalıştığımız bölgelerde yükleme adetlerinde azalma gözlemlediğimizi söyleyebilirim. Geçmişte bir ay öncesinden ileriye dönük tahmin ve değerlendirmede bulunabiliyorduk. Şu

anda ancak haftalık değerlendirmeler yapabiliyoruz. Konteyner içinde taşınan mallar genelde insanların günlük tüketimlerinde kullandığı emtialardır. Bu süreç uzun sürerse insanların harcama istekleri gitgide azalacak, bu da iş normale döndükten sonra konteynerle taşınan yüklerin alışılan hacimlere çıkmasına mani olacaktır. Bize ihtiyaç olması için insanların tüketim alışkanlıklarının yeniden hız kazanması gerekiyor. Konteyner sektöründe salgın sonrası toparlanmanın çok hızlı olmasını beklemiyorum. Önlemlerin kaldırılmasından sonra görece yük artışları olsa da, gerçek anlamda bir toparlanma için bu seneyi geçirmemiz gerekecek diye düşünüyorum.



MURAT ER
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM
KURULU ÜYESİ

NORMALLEŞMENİN YILSONUNU BULACAĞINI DÜŞÜNÜYORUM

Salgınla birlikte sektördeki genel arz-talep dengesinde oluşan sarsılma küçük tonajlı gemilerde de etkisini gösterdi. Talebin daralmasıyla birlikte aynı büyük tonajda olduğu gibi bizde de yük bulma konusunda güçlükler yaşanmaya başladı. Tabii bu bağlamda navlunlar da oldukça düşüş gösterdi. Bizler için önümüzde yaz olması da bizdeki bu durgunluğun devamını getirecektir. Ben kısa vadede bir normalleşmenin

olabileceğini değerlendirmiyorum. Bu normalleşmenin yılsonunu bulacağını düşünüyorum. Bir de şu anda yüklemeye boşaltmada oldukça uzun vakit kaybediyoruz. Gümrükte, işlemlerde, karantina uygulamalarında gemilerimizi tam kapasitede de çalıştıramıyoruz. Bunun da bizlerde önemli sonuçları oluyor.



KEMAL BOZKURT
TAB ÜYESİ-DFDS BAŞKAN YARDIMCISI

TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ KIRILMANIN ONARILMASI ZAMAN ALACAK

Bu pandemiyin yaratmış olduğu krizde işimizi etkileyen en önemli konunun tedarik zincirinde yaşanan kırılma ve arz/talepte oluşan beklenmedik dengesizlik olduğunu düşünüyorum. Birçok fabrika virüs sebebiyle ortaya çıkan talep daralmasıyla üretimlerini kısmak ve hatta durdurmak zorunda kaldılar. Bu durum tedarik zincirinde kırılmaları da beraberinde getirdi. Doğal bir sonuç olarak, ithalat ve ihracatta da ciddi bir daralma gerçekleşti. Petrolde yaşanan arz/talep dengesizliğinin piyasalar üzerindeki etkisini de hep birlikte yakından izliyoruz. Ro-Ro operasyonlarımız kapsamında bu süreci değerlendirdiğimizde; İstanbul/ Pendik çıkışlı İtalya seferlerimiz haftada 8 seferden 3-4 sefere, Yalova çıkışlı Fransa seferlerimiz 3

seferden 1-2 sefere, Mersin çıkışlı İtalya seferlerimiz ise iki seferden bir sefere düşmüştür. Bu tabii doğrudan taleple ilgili bir azalmaya bağlı olarak gerçekleşmiştir. Bizim tarafımızda AB ile dış ticaret genel olarak otomotiv ve tekstil üzerinden gerçekleşmektedir. Burada oluşan talep azalmalarının yansımaları taşımacılıkta ciddi şekilde hissedilmektedir. AB ile olan dış ticaretimiz normalleşmeye başladığında Ro-Ro operasyonlarımız da eski kapasitesini yakalayacaktır. Biz bu normalleşmenin başlangıç sinyallerini Avrupa'nın nisan sonu - mayıs ayı ortalarında yeniden çalışmaya başlamasıyla görebileceğimizi düşünüyorum.

Burada en önemli husus talebin yeniden canlanmasında yatıyor. Başında da dediğim gibi tedarik zincirindeki kırılmanın onarılmasının zaman alacağını düşünüyorum. Şu anda, ülkeler arası sınır kapıları kapalı ya da geçişler kısıtlı, ulusal ve uluslararası uçuşların tamamı durdurulmuş durumda. Uluslararası taşımacılık yapan firmalarımız çok ciddi sıkıntılarla karşı karşıya. Bütün bu zorluklara karşı, Ro-Ro operasyonlarımız pandemiyin başından beri aksamadan sürüyor. Tüm paydaşlarımızın bu konuda gösterdiği desteği de yadsımamak gerekiyor. Başta devletimiz olmak üzere, iş yaptığımız tüm ülke yönetimlerinin uluslararası ticaretin devamı için verdiği destek çok güçlü. Bu aslında Ro-Ro altyapısının ve iş modelinin de ne kadar güçlü ve güvenilir olduğunun güzel bir ispatı. Uluslararası taşımacılık yapan müşterilerimizi, Avrupada tren operasyon kapasitemizi artırarak ayrıca destekliyoruz. Türkiye'den yüklediğimiz dorseleri, güçlü intermodal alt yapımız ile AB ülkelerinin içlerine kadar trenler ile sevkiyat yapıyoruz ve dorselerin nihai varış noktalarına ulaşmasını en verimli şekilde sağlıyoruz. Böylesine tüm dünyayı etkisi altına alan bir pandemide, rutin operasyonlarımızın aksamadan devam etmesi bizi ayrıca mutlu ediyor. Kişisel kanaatimce, normalleşmenin mayıs ayı ortalarından

itibaren başlayacağını değerlendirsek de, eğer korkulan olmaz ve ikinci bir salgın dalgası ortaya çıkmazsa, ancak üçüncü çeyrekte itibaren gerçek anlamda olumlu bir hissiyat oluşmaya başlayabilir diye düşünüyorum.



BAŞARAN BAYRAK
TİM BAŞKAN VEKİLİ - DTO YÖN. KUR. ÜYESİ

HİÇBİR ŞEY ESKİSİ GİBİ OLMAYACAK

Gemi yat ihracatı geçen yılı bir milyar USD'nin üzerinde tamamlayarak kısmen başarılı bir performans sergilemişti. Bir önceki krizden en çok etkilenen sektörlerin başında gelen gemi inşa sektörü kısmen toparlanma sürecine girmiş, ancak bilindiği gibi bu sefer de finansal problemlerle boğuşmak zorunda kalmıştı. Hal böyleyken şimdi de bütün dünyada olduğu gibi gemi yat ve hizmetleri sektörü de COVID 19 krizi ile karşı karşıya kaldı. Hiçbirimiz doğrusu böyle bir soruna aşına değildik. COVID-19 krizi, dünya ekonomisini, ülkemiz ekonomisini ve de sektörümüzü çok derinden etkileyeceği muhakkak, çok kullanılan bir tabiri kullanmak istiyorum. "Hiçbir şey eskisi gibi olmayacak." Ne zaman sona ereceği hakkında net bir bilgiye sahip değiliz. Ancak bu kriz sonunda ülkemizin ve de "Gemi Yat Sektörü"nü önünde yeni fırsatlar açılacağını düşünüyorum. Yeter ki, biz bu fırsatları değerlendirmek için

hazırlıklı olalım. Örneğin; bankacılık sistemimiz güçlü ve güvenilir olmak zorunda. Benim düşüncem kriz sonrası dünya eskisi gibi global olmayacak, özellikle Avrupa yeni tedarik noktası olarak Uzak Doğu, Çin'in yerine Türkiye, Ukrayna gibi Avrupa'nın doğal bir parçası olan ülkeleri tercih edecektir. Üretmeye hazırsak, bir talep patlaması ile karşı karşıya kalabiliriz. Yeter ki; firmalarımızı, insanlarımızı, iş gücümüzü faal tutabilelim. Ümitli olmak istiyorum, ümitli mesaj vermek istiyorum. Tabii ki; çok zor günlerin bizleri beklediğinin de farkındayım. Bu kriz bizlere bir şey daha öğretti. Eğer kendi imkanlarımız varsa sorunları çözebiliriz, aksi takdirde başkalarının insafına kalırız. Gördük ki; böyle durumlarda kimse kimseye yardım elini uzatmıyor. Örneğin; maske, vantilatör koruyucu malzeme yapabiliyorsan halkına verebiliyorsun, tarım ürünleri, gıda yeterli üretebiliyorsan, halkını besleyebiliyorsun, gemi, taşıt aracın varsa yükünü taşıtabiliyorsun bugünlerde... Türk Deniz Ticaret Filosu güç durumda, deniz ticaret filomuzu faal tutmayı becerebilirsek, kriz sonrası artan taşımacılık talebinden Türk Armatörleri olarak güçlü şekilde pay alabiliriz.

COVID – 19'A KARŞI HER TÜRLÜ ÖNLEMİ ALDIK

Dünyamız, bugüne kadar karşılaşılan salgın hastalıkların en büyüklerinden biriyle karşı karşıyadır. Hepimiz basından ve bilim insanlarının yaptığı açıklamalardan, hastalığın yayılması ve alınması gereken önlemlerle ilgili açıklamaları an ve an takip ediyoruz. Uluslararası iş yapmamız sebebiyle dünyada yaşanan olayları yakından takip ediyoruz. Bu sebeple 10 Aralık tarihinde Çin'in Wuhan Şehri'nde ortaya çıkan Koronavirüs ile ilgili gelişmeleri en başından beri takip ediyoruz. Gemi trafiğimizin fazla olması ve bu gemilerin tamire gelmeleri sebebiyle gelen misafirlerimiz uzun süre burada kalmak durumunda oluyorlar. Bakım-onarım haricinde yeni inşa alanı için de Avrupa'dan birçok misafirimiz



MURAT KIRAN
GİSBİR YÖNETİM KURULU BAŞKANI

oluyor. Tüm bu süreçleri göz önüne aldığımızda, gemi sektörü aslında aralık ayından beri alarm durumundadır. Bizim diğer sektörlerle göre şöyle bir avantajımız var; bizim sektörümüzde "İş Sağlığı ve Güvenliğine" çok önem veriyoruz. Tüm sektör paydaşlarımız bu konunun önemini farkında. Dolayısıyla şu an içinde bulunduğumuz duruma karşı pozisyon alabilmemiz nispeten kolay oldu. Rahatlıkla söyleyebilirim ki gemi inşa sanayi olarak küçük ama bir o kadar da büyük bir aileyiz. GİSBİR çatısı altında bulunan tüm paydaşlarımızla hemfikiriz: Önce insan sağlığı...10 Aralık 2019 tarihinden itibaren yaptıklarımızı tüm üyelerimize duyurduk. Samimi şekilde söylüyorum üyelerimizin yüzde 90, hatta yüzde 95'i alınan önlemlere uydular. 60 yaş üstü ve kronik hastalıkları olanları ivedi olarak izne çıkarttık. İşçilerin sayısını vardiyalı olarak azalttık. Tersane girişlerinde termal kameralamızla tersanelere giren, ki buna ben de dahilim, herkesin ateş ölçümleri yapılıyor. Alınan önlemler kapsamında bir sıkıntı görülmesi halinde uygulayacağımız prosedürler, eylem planları, toplu birikim yerlerinin sıhhileştirilmesi; yemekhanelerin idarelerimizin belirlediği kurallar çerçevesinde sosyal mesafeye

uygun olarak yeniden düzenlenmesi gibi birçok önlem alındı. Gemi inşa sektöründe yaklaşık 50 bin kişilik bir istihdamımız var. Yan sanayimizde 200 bin kişi bulunuyor. Bu rakamları aileleriyle beraber hesap edersek, yaklaşık bir milyona yakın kişi ekonomik olarak buradan besleniyor. Dolayısıyla önlemlerimizi maksimum seviyede alıp idarelerimizin bize tavsiye ettiği ya da emrettiği önlemleri alıp yolumuza olabildiğince devam etmemiz gerektiği aşikârdır. Çalışanlarımızla birebir görüşüyoruz. COVID - 19'dan ötürü bir şüphesi ya da kaygısı olan, kendini emniyetsiz gören varsa bize bildirsın diyoruz. Kapılarımız herkese açık. Bunu bir savaş olarak görüyorsak ki, bütün dünya bunu öyle görüyor, bu da şu an savaşın bir cephesi. Bu cephenin de mümkün olduğunca yıkılmasına izin vermeden yolumuza devam etmek durumundayız. Tabii ki son günlerde Covid-19'un ülkemizde görülmesiyle beraber önlemlerimizi daha da artırdık. Üyelerimizle sürekli iletişim halinde olup, yaşanan gelişmelerden an ve an haberdar oluyoruz. Bu zamana kadarki yaptığımız paylaşımlar ve ortaklaşa atılan adımlardan ötürü sektörümü tebrik ediyorum. Çok hızlı bir şekilde harekete geçip, pozisyon alabildik. Gerek kapı girişleri, gerekse gemi mürettebatlarıyla olan ilişkilerde herkes son derece hassas ve kurallara uygun şekilde hareket ediyor. Altını çizerek belirtmek istediğim bir nokta; gemi sektöründe hiç kimsenin maddi bir kaybı söz konusu dahi etmediğidir. Virüsün etkilediği insanlara ve ölüm oranlarına baktığımızda, yaşlı insanların virüsten etkilendiği ortadadır. Bu virüsü almamak için kişisel temizliğimize özen göstermeliyiz. Şu anda pek olmasa da uluslararası iş yapmamızdan dolayı, sürekli yurt dışında bulunan ekip arkadaşlarımız var. İş geliştiren, müşteri ziyaretleri yapan kişilere gerekli bilgilendirmeleri yaptık ve ülkemize döndüklerinde 14 günlük karantina süresinde olacaklarının bilgisini verdik. "Bana bir şey olmaz" mantığından yola çıkılmamasını ve herkesin gerekli tedbirleri ele alacağına inanıyorum. Yurt dışından gelen

kişileri kontrol altında tuttuğumuz sürece, virüsün ülkemizdeki yayılma oranını minimumla atlatacağımızın kanaatindeyim. Ayrıca alınan önlemler ve uygulamalar için Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğümüze ve tüm ekibine teşekkürlerimi sunarım. Gerek Yalova, gerekse Tuzla, ağırlıklı olarak büyük tersanelerimizin yoğunlukla bulunduğu yerlerdir. En başından beri çok hassas bir şekilde konuya yaklaşmış, Tuzla ve Yalova Sahil Sıhhiye Müdürlerimizle birebir görüşüp, ortak adım atıyoruz. Gelen gemiler kalktıktan sonra liman yönünden özellikle yasaklı ülke limanlarından geliyorsa, oradan kalkış günleri hesap edilerek 14 günü tamamlamadan limanlarımıza, tersanelerimize sokmuyoruz. İnşallah alınan önlemlerle vaka sayımızın artışı düşüşler yaşamaya başlarız. Ülkemizin ve dünyanın en kısa sürede bu durumdan kurtulması en büyük temennimiz. Herkesin yaptığı uyarıyı buradan ben de yapmış olmayı isterim. Yaşlılarımıza ve kronik hastalarımıza dikkat edelim.

STRATEJİK PLANLAMALARIMIZI BİRLİK VE BERABERLİK ÜZERİNE OLUŞTURMALIYIZ

Çin'in Wuhan kentinden başlayıp tüm dünyaya ulaşan Koronavirüs (Kovid-19) salgını, şiddetli yayılım hızı dikkate alındığında yaşanması doğal olan bir panik havasına neden oldu. İlk aşamada bölgesel olarak var olan virüs, dünya tarihinde bugüne kadar görülmemiş en geniş seyahat kısıtlamasına rağmen "Küresel salgın" halini aldı. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) 'pandemi' olarak ilan ettiği Kovid-19, ülkemizi ve bölgemizi etkisi altına almaya başlamasıyla birlikte gerek ekonomi alanında, gerekse toplumsal manada uzun vadede neler yaşanacağı konusunda tartışmaya açtı. Virüs, akıl almaz etkisi ile sağlık krizinin ötesinde, koster armatör ve işletmecilerinin de büyük oranda etkilendiği küresel boyutta ticari bir çalkalanmayı tetikledi. 2019'un son dönemlerinde beklenilen veremeyen koster piyasası, 2020'nin ilk aylarında da aynı hayal kırıklığını yaşatmaya devam etmişti. Geçtiğimiz



HÜSEYİN KOCABAŞ
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

yılın ve bulunduğumuz senenin verileri dikkate alındığında, var olan kötü gidişatın Kovid-19'la daha da ağırlaştığı görülüyor. Ticaretin merkezi konumunda olan Çin'deki üretim krizi, dünyanın birçok ülkesinde tedarik zincirinin sektöre uğramasına sebebiyet veriyor. Kısa vadede çözülemeyecek arz-talep problemini de gün yüzüne çıkaran bu durum, denizyolu taşımacılığı içerisinde koster navlun piyasalarında da önemli ölçüde düşüşe neden oluyor. Dünya ekonomisinin kırılgan yapısı ve küresel salgının getirdiği tedirginlik, "Salgın yakın zamanda kontrol altına alınabilecek mi?" sorusunun yanıtsız kalmasıyla daha da alevleniyor. Özellikle emtia fiyatlarındaki git-geller ticaretin aktörlerinin endişeli bekleyişini sürdürmesine neden oluyor. Ancak Çin ekonomisinin toparlanmaya dair verdiği sinyaller ve bu bölgede salgının kontrol altına alınması, tüm dünyanın beklediği 'umut dalgasının' harekete geçebileceğinin habercisi olacak nitelikte. Geleceğimizi geçmişimizden bağımsız olarak ele almanın yersiz olacağı düşüncesiyle, kısaca piyasaları yorumlamaya ve virüsün kısa vadede etkilerini ifade etmeye çalıştım. Bulduğumuz durumda; dünyanın en büyük denizcilik şirketlerinde

COVID-19'un getirdiği krizin üstesinden nasıl gelecekleri konusunda kesin bir kanaat oluşmamışken, özellikle koster piyasasının geleceğine dair ön görüde bulunmak oldukça zor. Halihazırda bölgemizde fazla olan spot gemi sayısı ve virüsün tedavi yöntemi konusundaki belirsizlik, bizleri 'bekle ve gör' politikasını uygulamaya sevk ediyor. Bununla birlikte ticaretin taraflarının finansal durumlarının yanında, piyasaya karşı kaybolan güvenlerinin tekrardan yerine gelmesi gerekiyor. Virüsün ne zamana biteceği ve yavaşlayacağına dair kesin bir veri olmasa da, bilimsel çalışmaların bizlere verdiği cesaret, insanlığın bu sıkıntıdan tamamen kurtulacağına dair umutları yeşertiyor. Fakat denizcilik sektörü, salgın sürecinin sona ermesiyle de genel problemleriyle mücadele ve çözüm yolları aramaya devam edecek. Madalyonun diğer yüzünde ise; Covid-19'un dünya denizciliğine verdiği hasar büyük çapta olsa da, deniz ticaret devlerinin krizden asgari kayıpla çıkacağı aşikar.

Öte yandan, hem dünyadaki ekonomik krizlerden hem de küresel salgından ciddi oranda etkilenen koster armatör ve işletmecilerinin çözüm adına mücadele gücü yüksek, uzun vadeli plan ve projeleri hayata geçirmesi gerektiğini düşünüyorum. Tam da bu noktada; Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin üzerinde emek harcadığı, Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi büyük önem taşıyor. Geçtiğimiz günlerde KOSGEB'in geri ödemesiz faiz desteği limitinin 10 katına çıkarılmasının Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile resmîyet kazanması, akabinde Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mustafa Varank'ın "Desteği koster filosunun yenilenmesi için kullandırmak istiyoruz" sözleri bizler açısından sevindirici bir gelişmeydi. Koster piyasalarının temel problemlerinden biri olan rekabet gücü düşük ve çağa ayak uydurmakta zorlanan yaşlı kosterlerin yenilenmesiyle, uzun vadede piyasaların iyileştirilmesi hedefleniyor. Bulduğumuz zaman diliminde ise; denizcilik şirketlerinin mevcut durumu

analiz etmeleri ve özellikle koster armatörlerinin stratejik planlamalarını rekabetten çok birlik ve beraberlik üzerine yapmaları büyük önem taşıyor. Önceliğimiz olması hususunda ısrarcı davranmamız gereken bu stratejinin, salgının oluşturduğu puslu havanın bir nebze de olsa dağılmasına ve sağlıklı bir şekilde rotamızı belirlememize katkısı olacağını düşünüyorum.



CEM MELİKOĞLU

TÜRK LOYDU VAKFI YÖNETİM KURULU BAŞKANI

HER GECENİN ARDINDAN GÜNEŞ YENİDEN DOĞAR

Bulaşıcı bir solunum yolu hastalığı olan Covid-19 diğer adıyla koronavirüs, ilk olarak 2019 yılı sonunda Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıktı. Virüs ortaya çıkmasının ardından bu yana hızla yayılarak, tüm dünyada koronavirüs pandemisine yol açtı. İnsandan insana bulaşabildiğinden, virüsün yayılmasını önlemek için tüm dünyada insan temasını kısıtlayan birçok uygulama başlatıldı. Genel olarak seyahat engellemeleri ve sokağa çıkma yasaklarını içeren katı önlemler, ülkemizde "Evde Kal" şeklindeki uygulamalar, ekonomik hayatı büyük oranda yavaşlatmış ve hatta bazı sektörleri durma noktasına getirmiştir. Covid-19 salgını her sektörü etkilediği gibi, dünya ticaret taşımalarının

%90'ına yakınına gerçekleştiren denizcilik sektörünü ve bununla birlikte olarak gemi inşa ve gemi yan sanayilerini de derinden etkiledi ve kriz öncesi toparlanma eğiliminde olan sektörleri, deyim yerindeyse biraz hazırlıksız yakaladı. Birçok ülke, limanlarını ve endüstriyel tesislerini geçici bir süre olsa da kapatmak veya limanlarına gelen gemilere karşı eş görülmemiş önlemler almak zorunda kaldı.

Bu önlemler kapsamında birçok geminin limanlara girişine izin verilmedi ve mürettebat ile yolcuları karantina altına alındı. Salgın sebebiyle emtia ve hammaddeye olan küresel talebin azalması, sevkiyat ihtiyacını azalttığından navlun oranlarını düşürdü. Covid-19 salgını gemi inşa ve yan sanayi sektörlerini de ciddi olarak etkiledi, tüm dünyada yeni gemi inşa sözleşmelerinde ve teslimatlarda çok ciddi daralmalara hatta iptallere neden oldu. BIMCO'nun verilerine göre, yılın ilk çeyreğinde yeni gemi inşa sözleşmeleri 2019'un ilk çeyreğine göre %55 düştü. BIMCO'nun verilerinde, en çok etkilenen sektörün kuru dökme yük taşımacılığı olduğu anlaşılıyor. Veriler, 2019'un ilk çeyreğinde 6,9 milyon DWT'den, 2020'nin ilk çeyreğinde 1,6 milyon DWT'ye düştüğünü gösteriyor.

Koronavirüs tedavisinin kesin olarak bulunması ya da beklendiği üzere hava sıcaklıklarının artması ile virüsün yok olması halinde bile, ne yazık ki 2020 yılının ekonomi için kayıp bir yıl olacağı öngörülmüyor. Küresel büyümenin 2020'de keskin bir şekilde negatif olacağı şimdiden açık. Ancak son günlerde tüm dünyada salgınının kontrol altına alınmasına dair verilerin gelmeye başlaması ile birlikte, daha fazla işletmenin yeniden üretime başladığını, piyasaların ve tüketimin de adım adım toparlanmaya başladığına dair işaretler görüyoruz. Kriz dönemleri, dalgalı denizdeki kaptan misali, iyi ve kötü yöneticinin ayrıştığı dönemlerdir. Bu dönemlerde, yöneticiler pek çok iç ve dış değişkeni izlemek, gelişmeleri doğru

yorumlamak, karşılaşılabilecekleri riskleri iyi değerlendirmek ve şirketlerini dalgalı denizde batmadan, belirli bir yöne doğru ilerletmek zorundadırlar. Doğru hamlelerle kriz zamanları fırsatlara dönüştürülebilir. Dünya piyasalarındaki değişimleri iyi takip edip yeni sisteme hazırlanmış olanlar güçlenecek ve kazanacaktır. Salgının ülkemizin denizcilik ve gemi inşa ile gemi yan sanayimiz üzerinde etkilerine bakıldığı zaman, öncelikle alınan Covid-19 önlemleri sebebiyle gemilerin limanlarda bekleme sürelerinin ve işlemlerinin uzamasından kaynaklı olarak ekonomik zarara uğradıkları gözlemlenmektedir. Bununla birlikte salgın sebebiyle emtia ve hammaddeye olan küresel talebin azalması ve ticaretin durma noktasına gelmesiyle navlun oranlarının düşüşe geçtiğini görüyoruz.

Ayrıca seyahat kısıtlamaları sebebiyle denizcilerin ve diğer teknik personelin gemilere iniş-çıkış işlemleri konusunda sıkıntılar yaşandığını gözlemliyoruz. Salgın nedeniyle ekonomik ve toplumsal hayatta yaşanan zorunlu dönüşümün, denizcilik ve gemi inşa sektörlerinin dijitalleşme hızını ve çabalarını da etkileyerek; gelecek yıllarda yazılım, iletişim, online eğitim, veri depolama, online ticaret ve lojistik sektörlerini daha çok ön plana çıkarmasını bekliyoruz. Bu dönemde daha yoğun kullanılmaya başlanan teknolojiler, salgın atlatıldıktan sonra öncekinden çok daha fazla tercih edilecek ve faydaları hissedildikçe kullanımları yaygınlaşacak ve normalleşecektir. Şurası çok açık, pandemi sonrası gerçekleşecek yeni dönemde çok ciddi seviyede dijitalleşeceğiz.

Türkiye'de salgının en başından itibaren ülkeye girişi ve yayılmasını engellemek amacıyla, başta Sağlık Bakanlığı tarafından hızla alınan tedbirler olmak üzere bütün kurumların etkin iş birliği içinde birçok önlem alındı. Denizcilik alanında ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın liderliğinde, denizcilik ve gemi inşa faaliyetlerini desteklemek, salgının etkilerinden zarar görülmesini

engellemek amacıyla, sürecin başından itibaren birçok önlem alındı. Bununla birlikte Gemi Mühendisleri Odası, Deniz Ticaret Odası, GİSBİR ve diğer Oda ve STK'ların sektöre ve üyelerine yönelik olarak sürekli bilgilendirme faaliyetleri yürüttüklerini görüyoruz ve bunların tümünü memnuniyet ile karşılıyoruz. Bu süreçte Türk Loydu olarak, hem ekibimiz hem de iş ortaklarımız için alabileceğimiz en etkili önlemleri aldık. Dinamik bir süreçten geçiyoruz. Her gün durum değerlendirmesi yaparak yeni önlem ve uygulamaları devreye alıyoruz.

Sürecin en başından bu yana “Önce İnsan” diyerek; uzun süre önce başlatmış olduğumuz dijitalleşme çalışmalarımız sayesinde, uzaktan çalışma yöntemlerimiz ile olabildiğince evden çalışmayı teşvik ederek, mümkün olan yerlerde “Uzaktan Sörvey” uygulamalarımız ve çeşitli web tabanlı uygulamalarımız ile elektronik plan onay sistemi E-Pass ve elektronik sörvey raporlama sistemi TL-Easy ile video ve tele-konferans uygulamaları ile ve en önemlisi ve her zaman “Sosyal Koruma Mesafelerine” özen göstererek bu zor günlerde gücümüz yettiğince ülkemizin ve sektörümüzün hizmetindeyiz.

Ancak denizcilik alanında yayın yapan bazı uluslararası haber kaynaklarında; IACS üyesi birçok yabancı klas kuruluşunun daha farklı tedbirler alarak; ofislerini kapatma, çalışanları için işten çıkarma, ücretsiz izine gönderme ve ücret indirimi gibi çeşitli uygulamalar yaptığını dair haberleri üzüntüyle izliyoruz. Yurt dışından gelemeyen sörveyörler nedeniyle süreçleri aksayan kuruluşlara talep etmeleri halinde deneyimli sörveyörlerimizle elimizden geldiğince destek olmaya çalışıyoruz. Dijitalleşme çalışmalarımıza çok önceden başlamış olmanın avantajlarını yaşadığımızı söyleyebilirim.

Türk Loydu Vakfı olarak elimizden geldiğince şirketlerimizde çalışanları korumaya ve sektörümüze maksimum faydayı sağlayacak şekilde faaliyetlerimize devam ediyoruz.

Uzun yıllarda oluşturduğumuz bilgi ve tecrübenin korunmasının önemini farkındayız. Her zaman ulusal bir kuruluş olduğumuzun bilincinde olarak hareket ediyoruz. Her gecenin ardından güneş yeniden doğar. Bu zor günlerin ardından güzel ülkemizin üzerinde elbet yakında güneşli, güzel günler göreceğiz.



UFUK TEKER
TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

HER ZAMANKİNDEN DAHA DİKKATLİ VE SORUMLU DAVRANMALIYIZ

Evlerimizde geçirmek zorunda kaldığımız, hayatımızın bu ilginç ilkbaharını, Hollywood felaket filmlerinden alınma günler gibi yaşıyoruz. İnsan bazen yaşadığımız bu ilginç günlerin gerçek olup olmadığına inanmakta güçlük çekiyor.

Tabii iş insanları duruma göre pozisyon almak zorunda, aksi takdirde karşıdan esen bu sert rüzgarların önünde durmak pek mümkün değil. Evet, rüzgarlar sert esiyor ve tek başına bir işletmenin bu sürecin altından kalkabilmesi imkanı bulunmamaktadır.

Denizciler gerek sanayi tarafında talep daralması, gerekse bireysel tarafta hayatın durma noktasına gelmesi sebebi ile tüketim azalması ve hizmet sektörünün kapanması sebebi ile

taşımacılığın olumsuz etkilenmesi ile karşı karşıya kalmıştır. Yolcu gemileri ilk etkilenen kitle olmuş, arkasından konteyner sektörü krizden en sert şekilde etkilenir hale gelmiştir. Şu aşamada sektörün etkilenmeyen tarafı maalesef kalmamıştır.

Sigorta sektörünün bu süreçte üzerine düşen nedir? Neler yaşanmakta ve armatörler ve sektör ne gibi sorunlar ile karşılaşmaktadır? Size bunları anlatmaya gayret edeceğim. Bir kısım konular sektörün tamamını doğrudan ilgilendirmektedir. Özellikle P&I rizikoları tarafı bu anlamda değerlendirilebilir.

Gemilerin karantina hususları öncelikli ve sektörün tümünü ilgilendirmektedir. Bu konuya bakarken hem alınması gereken önlemler, hem de P&I kulüplerin sağladığı teminatları birlikte ele almak gerekmektedir. Gemi adamının sağlığı doğal olarak en önemli husus olarak değerlendirilmektedir. Gemide karantina teminatının geçerli olması ve geminin karantinaya alınma ihtiyacı doğması durumunda ilk bakılacak husus gemi personelinde bir Covid-19 pozitif vakası olup olmadığı olacaktır.

P&I teminatı bu aşamadan itibaren başlamaktadır. Genel anlamda tüm P&I sigortacılar, yapılan karantina masrafları ve dezenfekte masrafları da dahil olmak üzere sigortalının maruz kalacağı yakıt, sigorta, maaş, kumanya, yük elleçleme ve liman masrafları gibi masraflar sigorta teminatı altına alma yönünde hareket etmektedirler.

Bu teminatın istisnası ise karantina altına alınabileceğini bildiği bir limana gitmesi durumudur. Bu yüzden sefer esaslı bir kiralama gerçekleştiren armatörlerin sözleşmelerine mutlaka BIMCO salgın hastalık klozlarına (BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Parties, BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Time Charter Parties) yer verilmesi büyük önem arz etmektedir. Gemi personelinin ölüm, tedavi ve memleketine iade

masrafları ve yerine personel gönderilmesi ile personel dışında kişilere karşı olan sorumluluklar da yine P&I kapsamında değerlendirilmektedir. Bu arada yüke karşı ve yük ile ilgili de daha önceden karşılaşılmaya başlanan birtakım sorunlar ortaya çıkmıştır.

Bankaların ve aracı kurumların açık olmaması sebebiyle konşimento olmaksızın yük teslimi, idareler tarafından kesilen para cezaları gibi hususlarda yine bugünlerin sorunlu gündemleri olarak P&I sigortacılarının masasında olan sorunlardan sadece birkaç tanesi ortaya çıkmaktadır.

Diğer bir konu ise gemilerde meydana gelen fiziksel hasarlar ve sertifika sürelerinin dolması sebebi ile karşılaşılan sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır. Gemiler birçok teknik ekipmanı bünyelerinde barındırmakta olup, planlı ve periyodik bakımlar ile yedek parça ve servis ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. İçerisinde bulunduğumuz süreçte gemilerin özellikle belli bölgelerde servis ve yedek parça temin etmeleri ya çok zor ya da çok maliyetli olabilmektedir.

Gemilere servisler çıkmadan önce veya gemi tersaneye girmeden önce değişen sürelerde geminin karantinada bulunması talep edilmektedir. Bu da işlemin armatöre maliyetini artırmaktadır. Fakat her şeye rağmen armatörlerin bakım tutum yükümlülüklerinin de ortadan kalkmadığını belirtmekte fayda görmekteyim. Lloyds gelenekselci iş yapış tarzı ile bilinmektedir. Kendi lokasyonu (Londra – City bölgesi) dışında bulunan brokerler doğrudan Lloyds'da iş yapma şansına sahip değillerdi.

Sigorta brokerleri bu yüzden mutlaka o bölgede ofis sahibi olmalı ve her bir parça sigortalama işini yüz yüze temas ile gerçekleştirmekteydiler. Koronavirüs sebebi ile 330 yıllık tarihinde belki de ilk defa Lloyds kapandı ve temaslar

sınırlandırıldı. Bu tarihi bir durum olarak not edildi. Aynı Lloyds virüsün yaygınlaşmasını takiben Koronavirüs Klozu'nu yürürlüğe alıp, doğrudan virüs sebebi ile oluşan hasarları teminat dışında bıraktı.

Gemilerin kira kayıplarını teminat altına alan sigorta LOH (Kira Kaybı Sigortası – Loss of Hire) teminatı ise Koronavirüs sebebi ile parça temin edilememesi durumunda sigorta süresini işletmemeye başlandı.

Bu süreçte yeni olan o kadar şey ortaya çıktı ki anlatmak için sayfalar yetmez. Ama gerçek olan bir şey varsa her zamankinden daha dikkatli ve sorumlu davranılması ihtiyacı bulunmaktadır. Herkese sağlıklı, mutlu günlerin geri gelmesini canı gönülden dilerim.



MEHMET HAKAN GENÇ
TÜRKLİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

DÜNYA HIZLA RESESYONA DOĞRU GİTMEKTEDİR

Covid - 19 salgını tüm sektörleri farklı düzeylerde etkiledi. Bu etkiyi zayıf-orta-güçlü skalasında konumlandırmak gerekirse, salgının 2020 yılı ilk çeyreğinde limancılık sektörüne olumsuz

etkisi orta düzeyde oldu. Ocak ve şubat aylarında limanlarımızdaki toplam yük elleçleme miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre arttı. Hatta ocak ayında 43,6 milyon ton ile aylık bazda rekor bir elleçleme rakamına ulaşıldı. Fakat mart ayı ile gelişim oldukça yavaşladı.

Nisan ayından itibaren de negatif büyüme bekliyoruz. Bildiğiniz gibi limancılık sektörümüzün itici gücü Türkiye'nin dış ticaretidir. Az önce bahsettiğim gelişim süreci benzer şekilde dış ticaretimizde de gerçekleşti. İlk iki ay ortalama %4 artan ihracatımız, mart ayında %18 oranında gerileyerek 13,4 milyar dolar olarak gerçekleşti. İhracatımızın düşmesindeki ana neden salgından dolayı Irak ve İran sınır kapılarındaki karantina önlemleri ve en önemli pazarımız olan AB'deki talep daralmasıdır.

Limanlarımızdaki yük artışının normale dönmesi, dış ticaretimizin artışına bağlıdır. Dış ticaretimizin artışı ise salgının seyri ile doğrudan ilgilidir. Limanlarımız hizmetlerine ara vermeden devam ediyor. Sadece sefer iptallerinden dolayı kruvaziyer limanlarımızda önemli iş kayıpları yaşandı.

Tedarik zincirinin aksamaması için ilgili bakanlıklarımızın yayınladığı genelgeler çerçevesinde hizmetler eksiksiz olarak yerine getiriliyor. Bu sayede ülkemiz için gerekli olan tüm hayati ürünlerin girişi sürmektedir. Salgın sonrası piyasalar hakkında yorum yapmak için erken olsa da, bu konuda bazı fikirlerimiz var.

Öncelikle salgının dünyadaki seyri en belirleyici unsurdur, bunun altını çizmek gerekir. Çin her ne kadar salgını atlattı ve normale dönmüş gibi görünse de, salgın dünyanın talep merkezlerinde etkisini sürdürmektedir.

Dolayısıyla bir arz/talep dengesinin kurulması henüz mümkün olmadığı gibi ne zaman kurulacağı da henüz belirsizdir. Bu nedenle 1929 buhranı

ile mevcut durumun karşılaştırmaları yapılmaya başlanmıştır. Dünya hızla resesyona doğru gitmektedir. Salgının etkileri ve sonrasıyla ilgili dünyada çeşitli senaryolar ortaya konulmakta. Bunlardan üçü üzerinde durulabilir. İlk senaryo salgının engellenememesi durumudur.

Bu durumda dünya ticaretinin ve deniz taşımacılığı rakamlarının önümüzdeki beş yıl boyunca iki haneli rakamlar olmak üzere önemli oranlarda gerileceği ve taşımacılık faaliyetlerinin temel ihtiyaçlar ve ham maddeler düzeyinde seyredeceği açıktır. Böyle bir senaryoda 2019 yılı rakamlarına tekrar ulaşmak önümüzdeki 20 hatta 30 yıl boyunca mümkün olmayabilir.

İkinci senaryo salgının kısmen kontrol altına alınması ve küresel resesyona tek haneli oranlarda yaklaşık 5 yıl boyunca sürmesi durumudur. Bu durumda küresel ticari gelişim 2025 yılı sonrasında pozitif oranlarda artmaya devam etse de arz/talep dengesi yine temel düzeyde kurulacağından 2019 yılı rakamlarına ulaşmak için 2030 yılını beklememiz gerekebilir. Üçüncü ve son olarak ılımlı senaryodan bahsedilebilir.

Bu senaryoya göre salgının önümüzdeki bir yıl içinde kontrol altına alınacağı, 2020 ve 2021 yıllarındaki durgunluk dönemi sonrasında küresel deniz ticaretinin ortalama %3 oranında rutin artış seyrine gireceği öngörülebilir.

Bu durumda ise 2019 yılı rakamlarına 2024 yılından itibaren ulaşılacaktır. Hızla gelişen ve paradigmaları değiştiren bu salgının etkilerini henüz iyi analiz edebilme imkanına sahip değiliz. Her senaryo bir müddet sonra yeniden yazılma ihtiyacı doğuruyor. Bu durumun bir süre daha bu şekilde devam edeceğini anlıyoruz. Bizim şu anda temennimiz ve beklentimiz bu bilinmezlik durumunun sonlanarak tedbirler üzerinde düşünüp savunma sistemleri geliştirebileceğimiz ortama en kısa sürede ulaşmaktır.



EMRE ELDENER
UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

COVID-19 SONRASI LOJİSTİK SEKTÖRÜ

COVID-19 salgını lojistik sektörünün günlük yaşamın sürdürülebilmesi için sahip olduğu önemin altını çizdi. Tüm dünyada yolcu hareketliliği sınırlanırken kargo ve yük hareketleri sınırlamalardan muaf tutuldu. Hatta oluşturulan özel uygulamalarla gıda, tıbbi gereçler, dezenfektasyon ve sterilizasyon malzemeleri taşıyan araçlara sınırlardan öncelikli geçiş hakkı tanındı.

Bu sürecin en az hasarla atlatılmasında lojistik sektörünün ve lojistik sektörü çalışanlarının payı, bu sürecin geride bırakılmasında çok önemli role sahip sağlık çalışanları kadar büyüktür. Tüm dünyanın hazırlıksız yakalandığı COVID-19 salgınının tüm sektörler için bir dönüm noktası olacağına kesin gözüyle bakılıyor. Ticaret, sağlık, turizm, finans ve taşımacılık sektörlerinde değişim yaşanması kaçınılmaz.

Lojistik sektöründen bağımsız düşünülemeyecek olan uluslararası ticaret hareketlerinin salgın öncesi düzeye ulaşması oldukça zaman alacak. Çin'de toparlanma ve hareketlenme sinyalleri gözlemlenmeye başlanmıştır

olsa bile Çin'in ihraç ettiği malların hedef pazarları olan ABD ve Avrupa pazarlarının Çin'den salgın öncesi düzeyde talepte bulunması ancak uzun vadede gerçekleşebilecek. Bu da uluslararası ticarete daralma ve dolayısıyla lojistik faaliyetlerin hacminde bir daralma olarak yorumlanabilecek olsa da Çin'in öncülüğünü ettiği Kuşak ve Yol Girişimi ile ihracat mallarını daha rekabetçi fiyatlarla sunabilecek olması söz konusu muhtemel hacim azalmasını telafi edilebilecektir.

UTİKAD sektördeki dijital dönüşüm gereksinimini uzun süredir dile getiriyor. COVID-19 salgını bu kaçınılmaz dönüşümün gerekliliğini vurguladığı gibi bu dönüşüme de öncülük etti. Ticaret Bakanlığı'nın çalışmaları sonucunda başlatılan "temassız dış ticaret" uygulamaları süreçte önemli bir adım oldu.

Menşe şahadetnamesi gibi yüklerin uluslararası hareketine ve gümrük süreçlerine yönelik dokümanlar kısa sürede dijital ortama taşınabildi. Devletler sosyal mesafenin korunması için mükelleflerden daha önce fiziksel olarak sunulması beklenen belgeleri dijital ortama taşıdı.

Tedarik zincirinin tüm halkaları kendilerini çok kısa sürede yeniden dizayn etti ve bu süreç sektörün dijitalleşme ile kazanması gereken görünümü tüm paydaşlar için zorunlu kıldı. COVID-19 sonrası bu sürecin devam etmesi tüm paydaşlar için geçerli olacak çünkü dijitalleşmenin öncülük ettiği bu yeni düzene ayak uyduramayanlar hizmetlerini sunamayacaklar.

Dijitalleşme ile gündeme gelmesi kaçınılmaz bir süreç de şeffaflık olarak görünüyor. Tedarik zincirinin şeffaflığı, paydaşlar arası bilgi akışının sağlanması ve bu sürecin hukuki zemininin hazırlanması COVID-19 sonrası lojistik sektörünü bekleyen diğer gelişmeler olacaktır.

Petrol fiyatlarında tarihi anlar: Negatif fiyat ve petrol savaşları



* PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

Türk Dil Kurumu çevirisiyle petrol “yer yağı” olarak tanımlanmakla birlikte, sanırım Türkiye’de bu kelimeyi ne kullanan, ne de -belki de - duyan vardır. Ama vade bitimi 21 Nisan 2020 olan Mayıs vadeli Batı Teksas petrolüne (WTI) dayalı vadeli sözleşmelerin fiyatının negatif olduğunu herhalde duymayan kalmadı. İlginç olan ise, çok bilinen basın yayın organları da dahil genel yansıma ve algılama “Petrole dayalı vadeli fiyatın” değil de, sanki spot fiyatların negatifi gördüğü şeklinde oldu.

Hemen baştan söyleyelim; petrolün spot emtia fiyatı negatif olmadı, emtiaya dayalı vadeli sözleşme fiyatı negatifi gördü.

Konuya üç açıdan bakacağız. (1) Spot piyasada petrol fiyatları ne şekilde gelişti? (2) Vadeli piyasa sözleşmeleri (futures) fiyatı neden negatifi gördü? (3) Fiyatlardaki anormal durum ya da anomali, küresel ekonomi için ne ifade ediyor?

SPOT PİYASADA PETROL FİYATLARI NE ŞEKİLDE GELİŞTİ?

Bir varil ham petrolün fiyatı arz, talep ve kalite gibi faktörlere bağlı olarak değişir. Koronavirüs salgını nedeniyle esas olarak ticari hareketlilik ve enerji gereksinimi hızla düştüğünden; beklentilere göre yakıt arzı, talebin çok üstüne geldi.

Aşırı arz fazlalığı nedeniyle WTI petrol için depolama tankları o kadar dolu hale geldi ki, stoklama için yer bulmak zorlaştı. ABD Enerji İdaresi hemen negatif fiyatlar öncesi haftada ABD

petrol boru hattı ağının kalbi Oklahoma Cushing'deki depolamanın yaklaşık dörtte üçü kadar doluluğa ulaştığını söylemişti. Tüm emtialarda bilindiği üzere depolama alanı kalmayan, bu arada tüketime de gidemeyen bir emtia için fiyat, teorik anlamda sıfır sinyali veriyor. 20 Nisan günü petrol fiyatları spotta ciddi gerileme yapmıştı. 19 Nisan haftasında ABD Enerji Kurumu açıklamasına göre, ABD 12.2 milyon varil ürettiyordu ki, bu zaten Mart ayındaki 13 milyon varilden çok da az bir seviye değildi (Bakınız Grafik 1).

Grafik 1: ABD PETROL ÜRETİM MİKTARI GELİŞİMİ



Kaynak: <https://www.refinitiv.com>

Petrolün vadeli fiyatında yaşanan negatifikten ziyade, spot piyasa daha iyi anlaşılmalıdır. Grafikte görüleceği üzere; spot fiyatlar 2020 yılı başlarında 60 doların üzerindeki hareketinden itibaren hızlı düşüş seyri izlemiş; bir kez şubat ve bir kez de nisan başlarında sınırlı çıkış olmakla birlikte pratikte sıfır seviyelerine doğru gelmiştir.

Kanaatimizce Koronavirüs salgını ile birlikte bir hareket daha söz konusu olmakta. Yukarıda ifade edilen ABD stokları konusunda bir ileri inceleme daha yaparsak; ABD'nin planlı olarak

üretimini kısmadığını ve bunda ısrarcı olduğunu görürüz. Nitekim ABD hükümetinin bir yanda sektörü koruyucu teminatlar oluşturarak, diğer yanda da stratejik rezervlerinde (SPR) depolanacak fazla ham petrolü satın almak istediğini 24 Nisan'da açıklamasıyla varil başına 17 Dolar seviyesine ulaşıldı (Bkz Grafik 2).

Stok seviyelerinin yükselmesi WTI petrolünün fiziksel teslimatlarının yapıldığı Cushing'deki depolama tankları, yüzde 70'in üzerinde dolu ve mayıs ayında bir gün tam kapasitede olması

muhtemel. Bu arada ABD genelinde stok seviyeleri artmaya devam ediyor. Özetle esas itibarıyla spot piyasadaki tarihi fiyat çöküşünün nedenlerini üç noktada toplamak mümkün görünüyor:

1. COVID-19 nedeniyle küresel talepteki hızlı gerileme talep yönlü olumsuz etkiyi hızlandırdı.

2. ABD'nin küresel stratejileri çerçevesinde COVID-19'a da rağmen petrol üretmeye yoğun şekilde devam etmesi arz yönlü olumsuz etkiyi tetikledi (G20 zirvesinde OPEC ülkelerinin 9,7 milyon varillik üretim kısıntısı yapmalarına rağmen ABD'nin bu yönde adım atmayacağını açıklaması).

3. ABD'deki petrol stoklama alanlarının yüksek dolulukta olmasına rağmen daha da fazla yeni arz oluşması nedeniyle stoklama alanı kalmayacak duruma gelindi. Dolayısıyla stoklama maliyetlerine katlanmak tehlikesi ortaya çıktı; bu da ürün fiyatlarını zaten sıkışmış bir ortamda çok daha olumsuz etkiledi.

Grafik 2: WTI "SPOT" FİYAT GELİŞİMİ



Kaynak: Grafik tradingview'dan alınmıştır: <https://www.tradingview.com/chart/?symbol=FX%3AUSOIL>

PETROLE DAYALI VADELİ İŞLEM SÖZLEŞMELERİ (FUTURES) VE NEGATİF FUTURES FİYATI

ABD petrolüne dayalı yapılan futures (vadeli) kontratlarda da olsa tarihte ilk kez bu piyasalarda 20 Nisan Pazartesi

günü sıfırın altında fiyat gerçekleşti. Bu tabiki bizzat bir varil spot petrol fiyatı değildi. Yine de bir varil petrole dayalı olarak ileri vadeli alım-satım taahhütü içeren fiyatlama olması nedeniyle tarihi öneme sahiptir.

VADELİ FİYAT KAVRAMI

Öncelikle kısaca bir ürüne dayalı vadeli fiyat en basit yaklaşımla nasıl tahminlenir onu ele alalım:

Vadeli İşlem piyasalarında en temel iki ürün futures ve forward sözleşmelerdir. Forward sözleşmelerde ileri tarihte bir ürüne/hizmete dayalı bugünden alma ya da satma taahhütleri karşılıklı verilir. Vade bitimine kadar ayrıca işlem görme yoktur. Vade bitiminde almayı taahhüt eden taraf, satmayı taahhüt edenden "önceden anlaşılmış fiyat ve şartlarda" satın alımı yapar. Futures ürünler ise borsa ortamlarında geçerlidir. Ürünler borsa tarafından duyurulur ve standartları ve teminat sistemleri vardır. İşlem yapmak için hesap açmak başlangıç teminatı yatırmak, işlem yapıldıktan sonrası için de sürdürme

teminatı yatırmak gerekecektir. Zarar durumuna düştüğünde teminat çağrısı olacak yani zararın kapatılması için ek ödeme yapılacaktır. Karda iseniz böyle bir ilave yatırmak yok aksine teminat üstü kısmı çekme hakkınız olacaktır. Bu piyasalarda vadeli fiyat, işleme ilk başlanılan günden kapanış gününe kadar belirlenen usuller dahilinde oluşmaktadır. Yani vadeli fiyat, seanslar

süresince alım ve satım oldukça değişebilir. Örneğin, Haziran vadeli WTI kontratı dün 18 dolardan işlem görürken bugün 17 olabilir, yarın yine yükselip 20 dolar olabilir. Her oluşan fiyat seviyesinde bir yatırımcı alım veya satım yönünde devreye girebilir.

Fiyatlama mantığını basit olarak şu örnekle açıklayalım: Örneğin vadesi 1 ay olan 1 varil petrol için Vadeli Fiyat (F), bugünkü spot fiyatın bugünkü faiz üzerinden 1 ay sonraki gelecek değeri olarak hesaplanır. Aslında bir anlamda bugünkü parayı 1 varil petrole değil de faize yatırsak 1 ay sonra kaç para eder sorusunun cevabı olur. Spot Fiyat'ın 10 dolar, aylık faiz oranının %0.1 olduğunu kabul edersek;

$F=S*(1+r)$ veya $F=S*er.T$ (bu formül kullanılırsa e sabiti 2.7173, r=yıllık faiz ve $T=1/12$ alınır)

$F=10*(1,001)= 10,01$ Dolar

Bu tamamen referans bir fiyat hesaplamadır. Bu referanstan sonra artık 1 ay sonraya yönelik arz ve talep tahminlerinin çok iyi öngörüsü ile revizyonlar öngörülebilir (fiyatlama modelleri hakkında ayrıntılı bilgi için öneri kaynak: Hull, J. (2019), *Fundamentals of Futures and Options Markets, 9th Edition, Pearson, USA 2017*).

Konunun fiyatlama mantalitesinin; "zaman, kazanç, risk, fiyat" bağlantısını kuran Nobel ödüllü model aşağıda verilmektedir. Türev piyasaların önemli bir diğer sözleşme türü opsiyon sözleşmeleridir. İleri vadede bir ürün/gösterge satın alma hakkını satmak ya da almak şeklinde düzenlenir. Örneğin, aslında spot fiyatı 20 dolar olan 1 varil WTI petrolü 1 ay sonra yine 20 dolardan alma hakkını satın almak isteyebiliriz. Bunun için bir de karşı taraf gerekir. O da 1 varil WTI petrolü 1 ay sonra 20 dolardan alma hakkını satacak. 1

ay sonraki spot fiyat 20 dolar ve üzeri olursa; alma hakkı olan taraf hakkını kullanmak isteyecektir. Karşı taraf da buna uymakla yükümlüdür. Peki alam ve satma gibi haklar kaç TL'ye satılır. İşte bunun cevabını keşfeden R. Merton, F. Black ve M. Scholes nobel ödülü aldılar. Modelleri aşağıda kısaca verilmiştir:

Alma Hakkı fiyatı C ve Satma Hakkı fiyatı P:

Formülde geçen d_1 ve d_2 :

S: Spot fiyat

K: Opsiyon kullanım fiyatı (Bir anlamda vadeli fiyat)

$$C = S_0 N(d_1) - Ke^{-rT} N(d_2)$$

$$P = Ke^{-rT} N(-d_2) - S_0 N(-d_1)$$

$$d_1 = \frac{\ln\left(\frac{S_0}{K}\right) + (r + \sigma^2/2)T}{\sigma\sqrt{T}}$$

$$d_2 = d_1 - \sigma\sqrt{T}$$

$R_f = r$ Risksiz faiz oranı

T: Opsiyonun vade sonuna kalan süresi

Q: Dayanak varlığın volatilitesi

N: Normal dağılım

Vadeli fiyatlarda istisnai olarak negatifliğin yaşandığı gün fiyat düşüşü, kısmen petrolün alım satım şekline bağlıdır. Petrolde bir adet vadeli işlem sözleşmesi, 1000 varil ham petrol için geçerli. Bunun için de enerji şirketlerinin yaklaşık 76 milyon varil kapasiteli depolama tanklarına sahip olduğu ABD'nin Oklahoma Eyaleti'ndeki Cushing'te depolama yapılmaktadır.

Her sözleşme bir ay boyunca işlem görür ve mayıs dönemi sözleşmesi 21 Nisan Salı günü sona erecektir. Mayıs ayı sözleşmesinde alım yönlü olan yatırımcılar (uzun pozisyondakiler), petrolün teslimini almak ve daha

da doğrusu ve önemlisi “depolama maliyetlerine” katlanmak istemiyorlardı.

Mayıs vadeli WTI futures sözleşmesindeki negatif fiyat, fazla miktarda arza karşılık, saklama kapasitesinin yetersiz kalması durumunda, üreticilerin petrolü elden çıkarabilmek üzere fazladan para vermeye razı olacakları anlamına geliyordu. 20 Nisan'da yani mayıs sözleşmesinin kapanış günü olan 21 Nisan'dan bir gün öncesinde fiyat “- 37.63 / bbl” olmuştur (Grafik 3). Vadeli piyasa açısından konuyu daha ayrıntılı incelediğimizde; aslında spot piyasadaki arz/talep dengesine ilişkin nedenlerden daha da önemli olarak New York Borsası'nda USO sembolüyle işlem gören ABD Petrol Fonu'nun (ETF), Mayıs 2020 WTI petrol vadeli işlem sözleşmelerinin %25'ini elinde bulundurduğu ileri sürülmektedir (Bkz: <https://www.investing.com/analysis/why-the-300-oil-price-crash-isnt-as-bad-as-it-seems-200522232>).

GRAFİK 3: WTI FUTURES MAYIS SÖZLEŞMESİ



Kaynak: <https://oilprice.com/oil-price-charts/46>

Vadeli piyasalardaki önemli köşeye sıkıştırma stratejilerinden birisi olarak daha kısa vadeli futures sözleşmeler satılırken, aynı anda daha uzun vadeli olan sözleşmelerde alım yapılır. Bu strateji ile en yakın vadeli sözleşmeler üzerine baskı oluşturulur.

Öte yandan, elinde montanlı alım durumunda olan USO'nun yapması gereken ise, ne pahasına olursa olsun elindeki “kağıt” petrolden bir an evvel

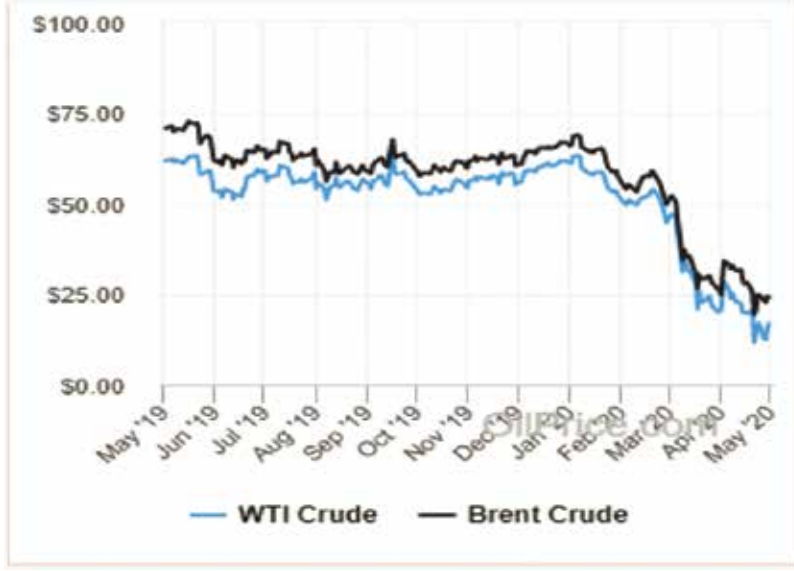
kurtulmak olacaktı. Hal böyle olunca da, kısa vadede olan mayıs kontratı 20 Nisan günü anormal satış yaşadı. Zira özellikle bir ETF olan USO bu kadar montanlı petrolü gerçekten almak zorunda kalacak olsa, stoklamaya imkanı olamayacaktı. Olsa da anormal bir maliyet ile karşılaşacaktı.

Haziran sözleşmeleri ise, varil başına aynı sıralarda 20 dolar üzerinde işlem görürken, ardından 6 dolara kadar geriledikten sonra yukarı yönlü toparlanmıştır. Fiyat çökmesi aslında temelde çoğu petrol depolama alanının azaldığını da teyit etmiş oldu. Bunu teyit eden bir diğer durumda dayanak varlığın yani bu örnekte petrolün depolanmasının genel olarak gerekmediği sözleşme türü olan Brent vadeli sözleşmelerinde fiyat negatife gitmemiştir. Gidemeyecek anlamında demiyoruz. Ancak şu an için gitmemesinin iki ana sebebi olduğunu düşünebiliriz: Birincisi Brent petrol sözleşmelerinin nakti mutabakat esasına göre olup, Brent Endeks fiyatı baz alınır.

İşlem sonuçlanmalarında kar/zarar mahsuplaşmaları olur.

İkincisi Brent Endeks fiyatı tüm dünya rezervlerini baz alırken, WTI sadece ABD ile sınırlıdır (Grafik 4). ABD'deki ilgili petrolün talep/üretim/depolama denkleminde bozulmanın küresel anlamda olması için çok daha derin çöküş yaşanması gerekir. Petrol savaşları nereye götürür hep birlikte göreceğiz.

GRAFİK 4: WTI VE BRENT SPOT FİYAT KARŞILAŞTIRMA



Kaynak: <https://oilprice.com/oil-price-charts/46>

Fiyat negatifliği bir taraftan da dünyada önemli itibarı olan New York Vadeli İşlemler Borsası ile Şikago Vadeli İşlemler Borsası'nı tartışılır hale getirdi. Bu piyasaların yetkilileri de sözleşme standartlarını ve özellikle de dayandıkları fiyatlamaya modellerini revize etmek zorunda olacaklardır.

Zira pratikte üç temel faktör olarak petrol talebi, küresel üretim fazlalık durumu ve depolama kapasitesi, bir anlamda vadeli fiyatların teorik oluşumlarında yeterince öngörülmemiş ve fiyatlamaya yeterince dahil edilememiştir.

FİYATLARDAKİ ANORMAL DURUM YA DA ANOMALİ KÜRESEL EKONOMİ İÇİN NE İFADE EDİYOR?

Küresel sıkıntıların ve problemlerin aşırı büyüdüğü dönemlerde vadeli işlemler hızlandırıcı tetikleyici olarak devreye girip tarihi çöküşlere sebep olmaktadır. 1995 yılında bakır piyasasındaki **Sumitoma skandalı** ve Nikkei Endeksi futures sözleşmesindeki **Barings Bankası'nın çöküş skandalı**, 1997-1998 döneminde **Long Term Capital Management Fonu'nun**, 2007-2008 döneminde **Lehman Brothers** şirketinin çöküşleri ve neticesinde yaşanan finansal kriz oluşumları önemli örneklerdir.

Bu hafta yaşanmakta olan süreç de, tarihi finansal kriz sinyali içermektedir. Her seferinde bu kadarını da beklemezden denilen varlık fiyat çöküşleri dikkati çekiyor. Gün geldi bakır fiyatları çöktü, gün geldi Rus tahvillerinin fiyatı, gün geldi "mortgage" fiyatları ve bugün geldi petrol fiyatları çöktü. EVET hafta başı yaşanan NEGATİF FİYAT spot piyasada değildi, belki de geçici bir durum.

Ancak öne çıkması gereken nokta, spot fiyatın aynı süreçte bir varlık için WTI'da 10 doların, Brent'te 20 doların altına inmesiydi. Koronavirüs pandemisi; hem ulusal ve uluslararası boyutta seyahat etmeyi, mal ticaretini, hem de ekonomik faaliyetleri hızla yavaşlatırken, aslında önemli bir küresel enerji sıkıntısına işaret ediyor.

Petrol fiyatları tarihi geriledi diye yakıt kullanıcılarının "ne güzel fiyat ucuzladı" diyerek fazla yakıt alabileceği bir durum da şu an için zor görünüyor. Ancak yine de zarureti olan kullanıcılar için yeterli fırsatların olduğunu da belirtmeliyiz. Dikkati çeken durum, küresel ekonomide kullanılması beklenirken depolarda stoklanan petrolün, ekonominin ne derece çöküş

yaşadığı ve daha da yaşayabileceği olasılığını ifade ediyor. Talep, virüs öncesi seviyelere dönse bile, depolanan tüm bu ham petrolün eritilmesi uzun zaman alacaktır. Özetle enerji piyasasının bizlere söylediği, arz sıkıntısı olduğu ve talebin çok yakın zamanda geri dönemeyeceğidir. Nitekim, herkes tarihi şok olarak "negatif olan mayıs kontratı fiyatını" görürken; aslında haziran kontratının fiyatının aynı gün önce %18 kadar düşmesi de karamsarlık durumu yaratmıştı.

Sonuçta 2020 yılında tarihi olaylar yaşanıyor, ekonomi açısından bakıldığında, ABD ekonomisinin ilk çeyrekte %4,8 daralması nedeniyle ikinci çeyrek için daha da fazlasının mümkün olduğu öngörülebilir.

Petrol savaşının birinci derece tarafları ABD, Rusya ve OPEC+ üyeleri arasındaki gerilim ve kavgı bu ülkelerin ekonomilerini önce dış ticaret ve ardından kamu maliyesi açısından çok zor duruma getiriyor. Bunların dışında petrol tüketicisi olanlar, petrol fiyatındaki düşüşten nemalanmayı arzuluyor ama küresel talepteki çekilme buna imkan vermiyor.

Talep canlanmaya başlasa zaten petrol bu fiyatlarda durmaz. Yeni "normale" göre önümüzdeki dönemlerin daha farklı bakış ve analizler ile planlanması ve yönetilmesi gerekiyor. Evet virüs etkileri azalmaya başlıyor, ama ekonomi oyuncularında da çok yara alanlar oldu. Kimi ülkeler, kimi şirketler, kimi bireyler bu yaraları kapatmakta oldukça zorlu günler geçirecek.

Temennimiz Türkiye'nin bu sendromu en az sorunla atlatabilmesidir...

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ

Deniz turizmi sektörü desteklerin devam etmesini bekliyor



* YUSUF ÖZTÜRK

Çin'de geçtiğimiz yılın aralık ayında ortaya çıkarak dünyaya yayılan ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından "küresel salgın" olarak ilan edilen Yenitip Koronavirüs (COVID-19), Nisan sonu itibariyle üç milyona yakın insana bulaştı. Yaklaşık 200 bin insan ise salgından dolayı hayatını kaybetti. Küresel bir sağlık sorunu olmanın ötesine geçerek "The Great Lockdown (Büyük Tecrit) olarak adlandırılan ekonomik krize dönüşen salgın, insanlar gibi ülkeleri de kendi sınırlarına kapattı. Ülkeler arası insan hareketinin durması sonucunda turizm sektörü duruşa geçti. Dünya Turizm Örgütü'nün tahminlerine göre küresel turizm gelirleri 2020'de yüzde 20-30 arası kayıpla 1.5 trilyon dolardan 1 trilyon 60 milyar dolar ile 1 trilyon 210 milyar dolar aralığına düşecek.

TURİZM PAZARLARI DARALACAK

Ülkemiz turizm sektörü, COVID-19 salgınına, 2019 yılında 51 milyonu aşan turist ve 34.5 milyar dolar gelir ile rekor kırılan; 2020 yılında 58 milyon turist ve 40 milyar dolar gelir hedefinin belirlendiği bir yükseliş döneminde ve yeni sezona hazırlık yapıldığı bir anda yakalandı. Yeni sezon bağlantılarının yapılacağı ve Odamız ile üyelerimizin

katılımcısı olduğu ITB Berlin, Seatrade Cruise Global gibi çok sayıda fuar ve organizasyon iptal edilirken, ilk vakanın ortaya çıktığı mart ayı ortalarından itibaren yurt dışı havayolu seferleri kademeli olarak durduruldu. Dolayısıyla 15 Nisan'da açılacak yeni turizm sezonu da ertelendi.

Ülkemiz turizm gelirlerinin kabaca yüzde 20'sini, 2019 rakamlarıyla 7 milyar dolarlık bir değer üreten deniz turizm sektörümüzü oluşturan kruvaziyer turizmi, yat turizmi ve marinalar, Anadolu'nun dünya turizmine armağan ettiği mavi yolculuk, su altı ve su üstü turizm amaçlı sportif faaliyetler alanlarında çalışan üyelerimiz bu gelişmelerden ciddi şekilde olumsuz etkilendi. Türkiye'nin en büyük turizm pazarları olan Fransa, İngiltere, Almanya gibi Avrupa Birliği ülkelerinin küresel salgından en yıkıcı

İŞLETMELER ÖNLEMLERİ ALDI

COVID-19 salgını ile mücadele kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, yurtdışı havayolu seferlerinin durdurulmasından ülkemiz karasularına giren yatların sağlık işlemlerinin Sağlık Denetleme Merkezleri'nce yürütülmesine, gezinti- turistik amaçlı gemiler ile ülkemiz limanları ve Ege Adaları arasındaki seferlerin durdurulmasına, özel teknelerin işlemlerinin Mülki Amirlerle koordineli yürütülmesine uzanan çeşitli tedbirler aldı. Yasaklara harfiyen uyan ve önlemleri titizlikle uygulayan tüm üyelerimize teşekkür ediyoruz. Kısıtlamalar nedeniyle yat işletmecileri zor bir dönem yaşarken, 16 bin adet bağlama kapasitesine sahip ülkemiz marinaları da kapasitelerinin çok altında hizmet veriyor. Geçen sezonu 344 sefer ve 300 bin yolcu ile sezonu kapatan, 2020 yılına ise bir milyon



şekilde etkilenen ülkeler olması, yine petrol fiyatlarındaki tarihi düşüş nedeniyle Rusya, Orta Asya ve Arap ülkelerinin gelir kaybı, beklenen misafir sayısını azaltacak. Nitekim Uluslararası Para Fonu (IMF), Euro Bölgesi'nin bu yıl yüzde 7.5 küçüleceğini öngörüyor.

yolcu hedefiyle umut dolu bir başlangıç yapan kruvaziyer turizmi, kruvaziyer operatörlerinin mayıs sonuna kadar operasyonlarını durdurması sonucu nisan sonu itibariyle 5 sefer ve 1.824 yolcuda kaldı. Kruvaziyer operatörleri ve limanları yetkilileri, seferlerin Temmuz



ayında yeniden başlayabileceğini, ancak beklentilerin 2021'e ertelendiğini ifade ediyor. Denizde seferlerin iptali nedeniyle rüzgar sörfü, kitesurf, dalış gibi su altı ve su üstü turizm amaçlı sportif faaliyetler yapan üyelerimiz ile günübirlik gezi tekneleri ve ülkemiz koylarında mavi yolculuk yapan tekne sahipleri de salgının kontrol altına alınıp yeni sezonun açılmasını dört gözle bekliyor. Deniz turizminde faaliyet gösteren üyelerimiz, küçük işletme niteliğinde oldukları için sezonun gecikmesi nedeniyle mağduriyet yaşıyor. Üstelik salgın kontrol altına alınsa bile rezervasyon iptalleri, turizm pazarlarının kısa sürede toparlanamayacak olması, yerli-yabancı turistlerin salgın sonrası kitlesel turizm yerine hijyenin ve daha bireysel tarzın öne çıkacağı yeni bir turizm çeşidi talep edeceğinden dolayı sektördeki işletmelerin mağduriyetleri devam edecektir.

DESTEK DEVAM ETMELİ

Hükümetimiz, Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi ile salgının ekonomide yarattığı tahribata karşı turizm işletmelerini ve sektördeki istihdamı korumaya yönelik önlemleri uygulamaya başladı. Kültür ve Turizm Bakanlığı, devletin kısa vadede sektörden olan alacaklarının ertelenmesi ile devlet garantili teminatla sektörün ilave finansmana ulaşmasına yönelik

çalışmalar gerçekleştirdi. Devletten kiralanmış araziler için, Nisan, Mayıs, Haziran ayı irtifak hakkı bedelleri, hasılat payları, ecrimisil bedellerinin 6 ay faizsiz olarak ileri bir tarihe ertelenmesi, Konaklama Vergisi'nin 1 Ocak 2021'e bırakılması alınan bazı tedbirler arasında yer almaktadır. Bu önlemler için Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan başta olmak üzere Kültür ve Turizm Bakanı Sayın Mehmet Nuri Ersoy'a, her zaman yanımızda olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıklıoğlu'na ve İMEAK Deniz Ticaret Odamızın Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kıran'a teşekkür ediyoruz.

Bu önlemlerin yanı sıra işletmelere deniz turizmine özel Nefes Kredisi benzeri yeni finansal destek paketlerinin sunulması, TAPDK belgeleri ile deniz turizmi araçları turizm işletme belgesi harçlarının ödemelerinin gelecek yıla ertelenmesi, yabancı bayraklı özel yatların Türkiye'de kalış sürelerinin yorumundan kaynaklı Kuşadası ve Didim bölgemizdeki marinaların yaşadıkları sıkıntının çözümü, sektörümüzün beklentileri arasında yer alıyor. Kaybedilen zamanı hızlı şekilde geri kazanmak için Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı'nın harekete geçmesi, tanıtım faaliyetlerine

şimdiden başlanması, bürokratik ve finansal konuların işletmelerimizin önünde engel oluşturmaması gerekmektedir.

ÇİFTE BAYRAM UMUDU

Şehirlerarası geçişin yasaklandığı, sokağa çıkma yasağının uygulandığı bir dönemde ticari yat ve gezi teknelerinin sezon öncesi bakımını yapan üyelerimize, Odamız tarafından şehirlerarası görev belgesi verilerek sıkıntı yaşanmadan sezon öncesi hazırlıkları tamamlamaları sağlanmıştır. Üyelerin her talebini değerlendirerek çözümü için ilgili kurumlarla koordine kurmaktayız. Deniz Turizmi Çalışma Grubu Nisan ayı toplantımızı video konferans üzerinden yaparak çözüm önerilerini değerlendirdik.

Deniz turizmi ve su sporları alanında faaliyet gösteren üyelerimiz, yeni sezona hazırdır. Sektörümüz "Her işin başı sağlıklıdır" diyerek tüm zorluklara katlanarak ama tüm önlemlere de uyarak COVID-19 salgınının kontrol altına alınmasını ve sezonun başlamasını sabırla beklemektedir. Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın Ramazan Bayramı öncesi bazı sektörlerin serbest bırakılabileceğini ve Ramazan Bayramı'nda çifte bayram yaşanacağını açıklaması, bizleri heyecanlandırdı.

Almanya, İtalya gibi ülkeler Mayıs ayında kısıtlamaları gevşetmeye başlayacaklarını açıkladı. Ramazan bayramında iç turizmin, uçuşların başlaması ile beraber de Haziran ayından itibaren yurt dışı turizmin kademeli şekilde başlayacağı düşünülmektedir. Biz sağlıklıysak turizm var, denizcilik var, ekonomi var. COVID-19 nedeniyle yaşamını kaybedenlere Allah'tan rahmet, hastalara acil şifa diliyoruz. Kahraman sağlık çalışanlarına minnettarız. Yaşanan tüm acılara rağmen ülkemizin ve büyük bir aile olan deniz turizmi sektörünün dayanışma ve kardeşlik ruhu ile bu zor günlerin üstesinden geleceğine inancımız tamdır. Kalın sağlıklıcakla.

*** DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU DÖNEM BAŞKANI-DTO İZMİR ŞUBE BAŞKANI**

İçinde bulunduğumuz küresel krizden sonra bizi nasıl bir dünya bekliyor?



HARUN ŞİŞMANYAZICI*

I-İKTİSADİ KRİZLER NASIL ORTAYA ÇIKARILAR?

Bilindiği üzere arızı olaylar dışında bir ülkede iktisadi kriz; genelde ekonominin sürekli hızlı ve büyük oranda büyümesi sonucu enflasyonun artması, buna bağlı olarak işçi ücretlerinin de artması, fakat teknolojik gelişmenin ve işçinin verimliliğinin aynı paralelde artmaması nedeni ile işçi ücretlerindeki bu artışın şirketlerin karlılıklarını düşürmesi ve belli süre sonra karlılıkları azalan firmaların yatırımlarını, hatta üretimlerini durdurması ya da yavaşlatması sonucu işsizliğin artmaya başlaması ve ekonominin küçülmesi şeklinde ortaya çıkabilir. Yani bazı ülkelerde döngüsel bir resesyon durumu vardır. Bu ABD’de her yedi yılda bir görülür. En son 2009’da görülmüştü. Dolayısı ile yaklaşık 11 yıllık bir sürekli büyümeden sonra ABD şimdi bir resesyon ile karşılaşmıştır; ancak bu resesyonun nedeni beklenenden farklı olarak bir salgın nedeni ile ortaya çıkmış ve etkisi de beklenenden daha ağır olmuştur. Ya da beklenmedik bir

olayın olması yani petrol fiyatlarındaki ani bir yükseliş, dışarıdan bu petrolü ithal eden ve büyük cari açığı olan ülkelerde bu cari açığın daha da artmasına ve yatırım / üretim için dışarıdan makine ve hammadde ithalatının karşılanması için döviz sıkıntısı çekilmesine neden olabilir. Bu kur dengesini bozar, ulusal paranın değerini düşürür, enflasyonu artırır, o da faizlerin artmasına neden olur. Bu ise, yatırımların azalmasına ve iktisadi hayatın daralmasına neden olur. Ya da bir savaş hali durumunda savaşan ülkeler çok kamu harcaması yaparlar (savaş malzemesi ve savaş harcamaları olarak), bunun sonucu büyük dış ve iç borçlanma ve bütçe açıkları ile karşılaşılır. Üretim aksar, iş gücü sıkıntısı ortaya çıkar. Yine basılan para nedeni ile enflasyon ortaya çıkar ve ekonomi krize girer.

Teknolojik gelişme sonucu üretim aşırı artarken ücretler aynı oranda artmaz ise, talep düşer ve deflasyonist bir ortam doğar. Devlet piyasaya, bankalara likit pompalar, bu malları satmak için sağlanan büyük krediler de bir noktadan sonra emtiaların ya da bazı varlıkların fiyatlarında anormal spekülasyon şüphelerine neden olabilir. Verilen kredilerin geri dönmemeye başlaması sonucu bunun bir çalkantıya neden olarak halkın bankalardan parasını çekmeye yönelmesi ile bir anda bir kriz ortaya çıkarak dalga dalga tüm sektörler yayılabilir. 1929 - 1930 İktisadi Buhranı böyle ortaya çıkmıştır.

Diğer hususlar meyanında bankalara sağlanan aşırı likit ve bankaların bunlar ile sağladığı aşırı krediler; bunların geri dönmesinde karşılaşılan sıkıntılar sözü edilen en büyük küresel buhranı getirmiştir. Ya da 2007-2009 krizi gibi türev piyasalarda özellikle emlak sektörü için ipotekle dayalı verilen kredilerde aşırıya kaçılması, riske çok dikkate edilmemesi krizin ana nedeni olmuştur. Bu cümleden olmak üzere; tetkiklerin iyi yapılmaması,

kredibilitesi ve bankabilitesi düşük ikincil müşterilere verilen kredilerin artması, bunların paketlenerek alt türev piyasalarda pazarlanması ve balonların oluşmasına neden olunması, sonra kredi sağlanan riskli kişi ya da tüzel kişilerin artan faizler ile ödeme güçlüğü ile karşılaşmalarına yol açmıştır. İpotek konulan evlerin kredi veren kuruluşlar tarafından satımında gerçek fiyatların şişirilmiş fiyatların çok altında olması sonucu bankaların kaynak ve likit zafiyetine düşmesi, bu nedenle borçlarını ödeyemez hale gelmeleri yani likit sıkıntısı krizi ortaya çıkarmıştır.

Siyasi belirsizlikler ve istikrarsızlıklar, hükümetlerin bütçe disiplinine özen göstermemeleri, popülist politikaları, aşırı borçlanmaları da iktisadi krizlere yol açar. 2001 krizi ülkemizde diğer hususlar meyanında bu nedenle zuhur etmiştir. Bazen de bir ülke her şeyi kendi ülkesinde iyi yapsa bile kriz dışarıdan ithal edilebilir.

Yani kriz dış etkenler ile ortaya çıkar. Veya en azından ABD için “Her şey güllük güllüstanlık” iken, aniden ortaya çıkan bir CORONA -19 nedeniyle zuhur eden kötümserlik ve salgının kendine özgü piyasanın çalışmasını etkileyen unsurları bir anda bir iktisadi kriz yaratabilmektedir. Bu salgın İtalya, Almanya ve Japonya gibi zaten normal iktisadi sıkıntılar nedeni ile resesyon eşliğinde olan bu ülkelerde beklenen krizi erkene çekebilir.

Hatta olması beklenenden daha ağır olarak gerçekleşmesine neden olabilir. Dünyanın en büyük başat ülkelerinde iktisadi kriz ortaya çıkınca, globalleşmenin olduğu bir ekonomik düzende bir anda kriz küresel bir yapıya dönüşebilmektedir. Tıpkı daha önceki krizler gibi...

II- İÇİNDE BULUNDUĞUMUZ KRİZ NE DÜZEYDEDİR?

İçinde bulunduğumuz kriz birçok ülke tarafından işin başında hem salgının

önemi, hem de ekonomiye etkisi bakımından yanlış tahmin edilmiş ve etkileri düşük olarak değerlendirilmiştir. Bu durum şubat ayından beri bu konuda yazmış olduğum altı makaleden de anlaşılabilir. Her yazımda beklentiler biraz daha kötüye gitmiştir. Ancak 2020'de küresel bir resesyon yaşayacağımız ve küresel ekonominin küçüleceği artık aşikardır.

Dünyanın en son %1.5-2 küçüleceği söylenirken, şimdi eksi %3'ler telaffuz edilmektedir (IMF). Euro Bölgesi'nin %7.5, Fransa'nın ha keza %7.5 küçüleceği, Almanya'nın ise %7 küçüleceği beklenmektedir. ABD ilk çeyrekte %7 küçülmüş olup, ikinci çeyrekte %30, bazılarının göre %50 küçülecektir, üçüncü çeyrekte ise %1 küçülecektir. 2020'de ise %5.9 küçülecektir. ABD'de son işsizlik başvuruları 23 milyon kişiye çıkmıştır. 2020 için ABD'de işsizlik oranı %10'u aşacaktır. Bazı tahminler çok daha yüksektir.

Çin ekonomisi başka deyişle GSYİH'sı 2020 birinci çeyrekte bir önceki yılın aynı dönemine göre %6.8 küçülmüştür. Bu 28 yıldır görülen en kötü GSYİH oranıdır. 1992 yılından beri Çin ilk kez küçülmüştür. Bir önceki çeyreğe göre ise küçülme %9.8 olmuştur. Çin'de mart ayında sanayi üretimi %1.1 düşmüş, perakende satışlar %15.8 azalmıştır. Yılın ilk üç ayında yatırımlar ise %16.1 düşmüştür. IMF'ye göre 2020'de yukarıdaki ülkelere ilave Rusya(%5.5), Brezilya(%5.3), Türkiye ise minimum %1.5 küçülecektir. Fakat bazı analistlerin beklentileri %5'e kadar çıkmaktadır. Türkiye ve Rusya'da hem küçülme, hem de fiyat artışları görülecektir. Suudi Arabistan, İngiltere, Kanada, Japonya ekonomileri de küçülecektir. İspanya, İsrail ve Yunanistan'da resesyonla birlikte deflasyon görülecektir.

2020'de krize rağmen Çin %1.2, Hindistan ise %1.9 büyüyecektir. Oysa 2020 için bu iki ülkede büyüme beklentisi %6'lar civarındaydı. Çin'in bu oranda büyümesi ise başka deyişle %5'in altında büyümesi dünyanın da %2 ve daha altında büyümesi bir küresel resesyon durumudur. Oysa şimdi durum bundan da kötüdür.



2020'de küresel dış ticaret de küçülecek ve ekonomik kayıp 4-5 trilyon USD mesabesinde olacaktır (Daha önce beklenti 3-4 Trilyon USD idi). Beklenen küresel işsizlik oranı ise %17'dir.

2021 için ise IMF beklentisi son derece iyidir. Dünyanın %5.8 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Çin'in ise %9.2, ABD'nin %4.7, Euro Bölgesi'nin %4.7 büyümesi beklenmektedir. Tabii bu tahminler aşağıda açıklandığı üzere, salgının sona ermesi sonrası yatırımcıya ve hane halkına güven gelerek bu dağıtılan trilyonlarca paraların harcanacağı varsayımı ile yapılmaktadır. Durum bu vaziyette iken, ABD 2.2 trilyon USD +484 milyar USD ile başı çekmek üzere, AB(en son öncekilere ilave 540 milyar Euro), Japonya, Çin (Trilyon Yuan) ve diğer ülkeler bir taraftan merkez bankaları ile politika faizlerini sabit tutarken (Avrupa Merkez Bankası) ya da indirirken (FED) Avrupa Merkez Bankası'nın politika faizi %0'dır. FED ise 0-0.25 aralığına çekmiştir.

Diğer taraftan parasal genişleme ve bilanço büyütmesine gitmişlerdir (FED'in bilançosu 6 trilyon USD'yi aşmıştır, bunun 10 Trilyon USD'ye çıkacağı beklenmektedir). AB Merkez Bankası'nın bilançosu da 6 trilyon USD'ye ulaşmıştır.

Bundan daha öteye sadece para politikaları değil, maliye politikaları da devreye sokulmuştur. Ancak ekonomide sözel yönlendirmeler dışında, şimdilik ekonomiler bu teşviklere istenilen cevabı vermemektedir. Çünkü bu kriz

sadece ekonomik bir kriz değildir. Talebin olmaması sadece satın alma gücü ile alakalı değildir. Halk karantina nedeni ile mobilitesini kaybetmiştir. Satın alacağı birçok hizmet yeri kapalıdır. Ayrıca Maslow İhtiyaçlar Piramidi'ne göre; sadece ilk sıradaki temel ihtiyaçlarını karşılamayı gıda, barınma, sağlık, hijyen ve evde kapalı kalması nedeni ile dışarı ile iletişimini sağlayacak elektronik malzemeleri almayı hedeflemektedir. Yatırımcı ise yatırım yapmaktan çok varlığını sürdürme peşindedir. Birçok şirket işçi azaltmakta ya da çalışanlarını ücretsiz izne çıkarmaktadır. Şirketler genellikle kısa süren krizlerde işçi çıkarmamaktadırlar. Çünkü bu yetişmiş işçileri yerine koyma maliyeti çok daha fazla olmaktadır. Ancak kriz uzun sürdüğünde bu yola başvurmaktadırlar. Kısaca bir talep şoku yaşanmaktadır. Ayrıca ilginç bir şekilde iş yerlerinin kapanması nedeniyle üretimde de sıkıntı olmaktadır, birçok malın üretim miktarı düşmüştür. Tedarik zinciri problemleri yaşanmaktadır. Kısaca bu içinde bulunduğumuz krizin çözümü önceki krizlerde olduğu gibi finansman yüklemesi değildir. İnsanlar can telaşı içindedir. "Dolayısı ile bu içinde bulunduğumuz krizi diğerlerinden ayırmamız gerekecektir". Bu saçılan paralar belki 2021 yılına ve sonrasına fayda sağlayacaktır. Ancak daha sonrası için başka bir krizin nedeni olacaktır.

III-MEVcut KRİZ NE GİBİ DEĞİŞİKLİKLERE SEBEP OLACAKTIR?
İktisat tarihi incelendiğinde görülecektir ki, bu gibi krizler daima siyasi ve sosyolojik değişikliklere

neden olmuşlardır. Hatta savaşlara zemin hazırlamışlardır. Bu kriz de aşağıda özetle belirtmeye çalıştığımız değişikliklere neden olacaktır. Ancak zaten endüstri 4.0, hatta endüstri 5.0'in öncü atakları ile değişme sürecine giren dünya, bu krizin etkileri ve sonuçları ile daha hızlı değişime uğrayacak, dördüncü sanayi devrimi daha hızlı olarak hayatımıza girecektir.

1-Dünya şu an borç batağında. Küresel borç miktarı 255 trilyon USD'dir. (Yaklaşık dünya GDP'sinin 3 katı). 2050'ye kadar bu borcun 400 trilyon USD olması beklenmektedir. Bu borç; şirketler, kamu ve hane halkı borcunun toplamıdır. Kamu borcu da giderek artmaktadır. Devletlerin kamu borcu toplamı yaklaşık 70 trilyon USD'dir (2019 başı itibari ile). Bu dünya GDP'sinin %82'sini oluşturmaktadır. 2000 yılında dünya kamu borcu 20 trilyondu. Ülkelerin kamu borcu hızla artmaktadır. ABD'nin kamu borcu 22 trilyonu aşmıştır. Çin'in borcu ise 7 trilyon USD'dir (Ancak GDP'sinin %51'leri düzeyindedir).

Japonya'nın kamu borcu ise 15 trilyon USD'dir (GDP'sinin hemen hemen üç katı, ancak Japonya'nın borcu kendi vatandaşlarına olup, ayrıca kamunun önemli varlıkları bulunmaktadır). Bu borcun mal ve hizmet üreterek ödenmesi mümkün değildir. Bu önümüzdeki yıllarda büyük bir sıkıntı yaratacaktır. Hal böyle olmakla beraber, içinde bulunduğumuz krizden de yine devlet borcu ve düşük faiz ve uygun kredi imkanları ile borçlanarak çıkılmaya çalışılmaktadır. AB'nin bir CORONA Tahvili çıkartması ve bu yolla borçlanması istenilmektedir. AB'nin ekonomisi kötü durumda olan ülkelerinin devlet tahvilleri asidik olup, çöp niteliğindedir. Riski büyüktür. Çünkü bu ülkelerin CDS (Credit Default Swap)'leri yani risk primleri fazla olup, dolayısı ile borçlanma faizleri de yüksek olmaktadır. Buna karşın Almanya gibi ülkelerin CDS'leri çok düşüktür. Borçlanmaları ve düşük faizli kredi bulma imkanları yüksektir. Şimdi AB'nin ekonomisi zayıf ülkeleri ortak tahvil çıkartarak, AB'nin güçlü ülkelerinin itibarından yararlanmak istemektedirler. Almanya başta olmak

üzere iktisaden sağlam ülkeler bunu kabul etmemekte, etmeleri için bazı şartlar ileri sürmektedirler. Şimdi bunun müzakeresi sürmektedir. AB Merkez Bankası üye ülkelere o faizle kredi imkanı yaratsa da, AB'nin iktisaden krizde olan güney ülkeleri borç para değil hibe yapılmasını talep etmektedir. Buna ise Almanya karşı çıkmaktadır. Bütçe disiplini konusunda esnemeler talep etmektedirler. Sonuçta AB'de 540 milyar Euro'luk bir ilave yardım ve teşvik paketi çıkmıştır. Birçok başat ülkede hazinenin Merkez Bankası'na borçlandığı, ancak faizin sıfır hatta eksi olduğu bir dönem yaşanmaktadır. IMF bir trilyonluk yeni bir kredi paketi uygulamaya koymuştur. 80'nin üstünde ülke müracaat etmiştir. Türkiye ile Rusya henüz müracaat etmemiştir.

AB bankaları başta olmak üzere dünya üzerindeki bankaların 1/3'ünün durumu da oldukça kırılgandır. Bu kriz uzun süre devam edip devamlılık arz ederse, birçok şirket iflas edecek ve sonuçta bu da bankacılık sektörüne yansiyacaktır. Ülkelerin faizleri düşürüp, bankalara daha fazla fon sağlamanın ve kötü durumdaki şirketlere kaynak sağlamanın nedeni de budur. Ancak borç yiyenin kesesinden yiyeceği aşıkardır. Kriz sonrası durum ne olacaktır? Pat diye borçlar geri mi istenecektir? Hayır, tam tersi bu teşviklerin bir müddet daha devam etmesi beklenmektedir. Bu ise borç miktarının giderek artması demek olacaktır. Bundan sonraki asıl kriz buradan çıkacaktır. Normal şartlarda krizden çıkışta uygulanan yöntem maliye ve para politikalarıdır. Bunu ister Keynes'yen yöntemler ile yapın, ister farklı biçimde uygulayın sonuçta beklenen üretim, üretilen malın satımı, ihracatın yapılması ekonominin canlı tutulması ve enflasyonu kontrol ederek (maksimum %2) ulusal paranın güçlü tutulmasıdır. Daha fazla üretim ve daha fazla satım, ürün farklılaştırılması, yeni ürünlerin ve ihtiyaçların yaratılması içinde bulunduğumuz ekonomik düzenin kuralıdır. Elinizdeki malın fiziki ömür bitmeden onu kullanılmaz hale getirmek ve yenisi ile değiştirme ihtiyacı yaratmak ana felsefedir. Bu kaynakların hunharca daha

fazla kullanımı ve atmosfere daha fazla sera gazı salınımı demektir. Fabrikada insanları bir araya getirmek ve stres altında çalıştırarak bağışıklık sistemlerinin çökertilmesi demektir. Daha fazla insan teması ise, bu salgın ile mücadelede zafiyet anlamına gelmektedir. Gelecekte bu salgınlar kaderimiz ise, dünya artık bu doğanın hunharca harap edilmesini kaldıramıyorsa, düzen ve sistem değişiyorsa, artık hakim olan ekonomi modelinin de değişmesi gerekecektir. Ekonominin insanların temel ihtiyaçlarının karşılanmasına göre planlanması icap edecektir. Böylece yeni ihtiyaçlar yaratılarak insanların daha fazla para kazanma, daha fazla çalışma ve daha fazla bir araya gelme zorunluluğu ortadan kalkacaktır. Daha kısa haftalık çalışma saatleri endüstri 4.0 ile karşımıza çıkacak bir husus olacaktır. Tabii mevcut ekonomik sistemin birden bire değişmesi beklenemez. Hele hele günümüz ekonomisinin invention (icat) hatta bundan daha önemli olarak Innovation'a (değişim) dayandığı bir süreçte bu çok kısa sürede ve kolay gerçekleşmez. Fakat süreç ve karşılaşacağımız olaylar bize bunu dayatacaktır. Corona -19 ya da benzeri salgınlar ile etkin bir mücadele kütleli üretim artışı ile savaş zamanı ekonomisi politikası ile değil, tam tersi anti wartime kütleli üretimin düşürüldüğü ekonomi anlayışı ile yapılabilecektir.

2-Ülkeler için tehdit algısı değişmektedir. Artık düşman biyolojik savaş aracı olarak bilinçli bir şekilde üretilen ya da doğanın kendi devinimi ve düzeni içinde oluşan ve salgın hastalıklara neden olan virüslerdir. İnsanlığı ve düşmanı yok etmek için büyük tahrip gücüne sahip bombalara gerek olmamaktadır. Küçük bir virüs bunu gerçekleştirebilmektedir. O halde artık biyolojik savaş ya da salgın hastalık fantastik bir ihtimal olmaktan öteye, gerçekleşmesi muhtemel ciddi bir tehdit olarak hayatımızda yer alacak, buna karşı ulusal ve küresel ölçekte ciddi tedbirler oluşturulacaktır. Ülkeler bu konuda her bakımdan acil durum planları hazırlayacaklar, alt yapılarını buna göre düzenleyeceklerdir.

Bu ise, daha fazla kamu harcamasını ve kaynak ihtiyacını gerektirecektir. İçinde tıbbi da barındıran biyoloji ilminin önemi daha fazla ortaya çıkacak, ülkelerin eğitim politikalarında daha ağırlıklı olarak yer alacaktır. Yine artık konvansiyonel savaşın şekli de değişerek robotlar, dronlar ve dronların sağladığı grup hücumları (Çoklu saldırılar) ve buna karşı çoklu hedef savunmaları ortaya çıkacaktır. Bunlar zaten şu an hava, kara ve denizde uygulanmaktadır. Türkiye’de bu alanda oldukça iyi bir durumdadır.

3-Küresel ısınma ve iklim değişiklikleri gündemimizdeki diğer önemli bir tehdittir. İçinde bulunduğumuz pandemi bize artık doğaya daha fazla önem vermemizi ve TRUMP’ın ifadesi ile böyle şeyler yoktur, bunlar Çin’in uydurmasıdır şeklindeki beyanlara itibar etmememizi bizlere ve bizatihi bu sözlerin sahibine adeta bir şamar atarak öğretmiştir. Çevrenin korunması için ülkeler daha duyarlı olacak, bu konudaki anlaşmalara sadık kalacak ve daha fazla kaynak ayıracak, parasal rantlar için dünyanın normal düzenine, coğrafik ve jeolojik yapısına ters girişimlerde bulunmayacaklardır.

4-Bu salgının bize gösterdiği ve öğrettiği üzere dünyanın üst hükümetler arası örgütleri (Birleşmiş Milletler, ona bağlı diğer örgütler) sağlıklı bir şekilde çalışmamaktadırlar. Hem bu gibi salgınları önlemede, hem de karşılaştığında ne şekilde mücadele edileceği hususunda aciz kalmaktadırlar. Yaptırım güçleri de pek fazla olmamaktadır. Dünya artık bir ülkenin bu gibi konularda üzerine düşeni yapmamasının, tüm dünyanın geri kalanı için ne kadar büyük tehdit oluşturduğunun farkına varmıştır. Bu nedenle ülkeler sağlık ve hatta çevre konusunda eskisi kadar serbest ve özgür olamayacaklardır. Çin birçok hamle yapıp, birçok şeyi iyi yapmasına ve iktisaden büyümesine yani fiziki olarak büyümesine rağmen ruhsal ve mental olarak büyümemiş başka deyişle gelişmemiştir. Bu nedenle birçok kurum sağlıklı çalışmamaktadır. Dolayısı ile dünya çıkarı göz önüne alındığında, Çin gibi ülkeler kontrolsüz bırakılmaz. Ya da aynı durumdaki

başka bir ülke, bu gelişmiş bir batı ülkesi olsa bile.

Ulusal devletler bu konuda aciz kaldığı için bir üst küresel birliktelik ve yönetim ile bu işlerin daha etkin bir şekilde yürütülmesi gündeme gelecektir. Bazı akademisyenler, ulusal yönetimler yerine küresel bir yönetim biçiminin ortaya çıkacağını ileri sürmektedirler. Benim görüşüm ilk başta güçlü ulus devletler ve tepede güçlü küresel organizasyonlar ve giderek artan küresel tehditler hatta diğer gezegenlerden gelen tehditler karşısında bir küresel devlet yapılanmasına geçileceği yönündedir. Ancak çevre ve diğer ülkeleri ilgilendiren konularda ulus devletlerin hükümlerlik hakları sınırlanacaktır. Çevre konusunda bu durum bugün içinde olmasına rağmen (Örneğin Barselona Konvansiyonu) çok itibar edilmemektedir. Fakat bundan sonra bu konulara daha fazla önem verilecektir.

5-Salgın bize totaliter devletlerin bu gibi salgın vakaları ile daha iyi mücadele ettiğini ortaya koymuştur. Ayrıca sosyal devlet anlayışı içinde olan ülkeler bu salgınla mücadele konusunda daha başarılı olmuşlardır. ABD gibi kapitalist ekonomiler, dünyanın en büyük ekonomisi ve en büyük mali kaynaklara sahip olmasına rağmen, hemşiresine doktoruna maske verememiş ve bu nedenle sağlık elamanları ölmüştür. Bu tip yönetimler Barbarizm olarak tanımlanmaktadır. Trump bile “Bizden önce sağlık sistemi çökmüştü, biz bu salgın ile iyi mücadele ettik, 100.000 ölüm yerine bunu 60-65.000 ile sınırlayacağız” diye itirafta bulunmuştur. Basında çıkan bazı haberlere göre Almanya’ya giden bazı tıbbi malzemelere havaalanında el koyup kendine alan da yine Trump zihniyetidir. Bu tavırlar artık ABD’nin başkalarına taktığı lakap olan “Haydut devlet” sıfatının ABD’ye takılmasına neden olmaktadır.

6-Corona -19 ile ilgili olarak AB iyi bir sınav verememiştir. İleri demokrasinin uygulandığı ve sosyal hakların, eskiye göre azalsa da ABD ve diğer liberal ülkelere göre daha iyi durumda olduğu Avrupa Birliği içinde de gerekli

yardımlaşma görülmemiştir. Bu nedenle AB’nin iktisaden daha kötü durumda olan birçok üye ülkesinde zaten var olan AB karşıtı söylemler artmaya başlamıştır. Son yıllardaki gelişmeler dikkate alındığında pek de geleceği olmayan AB içinde çözülme hızlanarak KUZEY ve GÜNEY olarak ikiye ayrılması ya da 3 -5 devletli küçük iktisadi birliklerin kurulması gündeme gelecek, Türkiye de bunların biri içinde yerini alacaktır (Eski Benelux ülkeleri gibi). Bazı analistler bu salgın sonrası Barbarizm’e evrilme, sağlam devlet kapitalizmi ya da radikal devlet sosyalizmine geçiş, dünya için karşılıklı yardımlaşma esasına dayanan büyük bir topluma doğru evrilme senaryoları üzerinde çalışmakta ve son ikisinin bu gibi salgınlar ile mücadele etmek için önemine değinmektedirler.

7-Bireysel özgürlük ve insan hakları, kişiye ait özel bilgiler, toplum menfaati önceleyerek törpülenebilecektir. Bireye ait bilgilerin mahremiyeti toplum hatta daha genel çerçevede insanlığın menfaatinin söz konusu olduğu durumlarda önemini kaybedecektir. Bu Corona -19 salgını nedeni ile bile daha şimdiden ülkemizde üretilen bir uygulama ile insanların evinden çıkıp çıkmadığı, nereye gittiği, kiminle temas kurduğu, o kişide virüsün olup olmadığı belirlenebilmektedir. Çin yine iyi vatandaşlık uygulaması muvacehesinde endüstri 4.0, bigdata, geliştirilmiş bilgisayarlar ve programlar ile insanların tüm davranışlarını ve ne yaptıklarını takip edebilmektedir. Deri altına konulan küçük çipler vasıtası ile kişinin kendisi ve özellikleri tanınabilmekte, medikal bulguları vücut ısısı, tansiyonu ve diğer tıbbi bilgileri kayda girmekte ve takip edilmektedir. Konumu belirlenmekte ve bir çok yerde kolaylıkla başka her hangi bir aracı ekipman kullanılmadan her türlü işlem yapılabilmektedir.

8-Dijitalleşme her alanda hayatımızın ayrılmaz bir parçası olacaktır. Parasal işlemler zaten bankalar arasında ve dijital ortamda yapılarak paranın fiziki transferi olmasa da, artık kağıt ve madeni para kullanılmayacak onun yerine aynı bitcoin gibi ama ondan farklı olarak bir dijital cüzdan

üzerinden ve blok chain alt yapısını kullanmak sureti ile dijital paraya geçilecektir. Bunun adı dolar ya da başka bir şey olabilir. Bazıları bunun IMF tarafından dolara karşı SDR'yi ikame etmek üzere yapılacağını belirtirken, bazıları ise FED'in bu Corona salgınından sonra görülen lüzum üzerine doların yerini alacak bir dijital para üzerinde çalıştığını, bunun uluslararası ticarete kullanılacağını iddia etmektedirler. Hangi görüş doğru olursa olsun yarının bu bakımdan bugünden farklı olacağı aşikardır.

9-Çin'de çıkan bu salgın nedeni ile Wuhan Şehri'nin karantina altına alınması ve daha sonra virüsün diğer bölgelere sıçraması sonucu Çin'de üretim faaliyetlerinin sekteye uğraması ile tedarik zincirindeki aksamalar yüzünden birçok ülkede hammadde ve yarı mamul madde sıkıntısı ve nihai tüketici mallarında ve yedek parçalarında mal sıkıntısı çekilmeye başlanmıştır. Çin'deki durma, bu nedenle diğer ülke ve bölgelerde de üretimin ve ticaretin aksamasına neden olmuştur. Bu açık başka ülkelerden karşılanmaya çalışılsa da, bu her malda gerçekleşmemiş ve maliyetler artmıştır. Bu da ülkelerin büyük oranda Çin'e bağımlı olduğu gerçeği ile karşılaşmalarına neden olmuştur. Bu nedenle ülkeler bundan sonra ithalat yerine onlarla ikame etmek üzere kendi ulusal ürünlerine daha fazla ağırlık vereceklerdir. Hatta stratejik ve zaruri malların üretimi ve stoklaması (solunum cihazı maske ve diğer tıbbi malzemeler) artacaktır.

Firmalar tedarikçilerini çeşitlendirecek, hatta o tedarikçilerin tedarikçilerini de kontrol ederek tek bir kaynaktan alıma bağlı olmaktan kaçınacaklardır. Tedarik zincirinde kırılma ve sorunlar sadece ürün bazında olmamış, ulaşım bakımından da sıkıntılar yaşanmıştır. Konteynerler Çin'de boşalmamış ya da tekrar servise konulmayarak orada birikip fazlalık yaratırken, diğer bölgelerde sıkıntısı çekilmeye başlamıştır (Rotterdam). Sınır bölgelerinde geçişlerde ve seyahat yasaklamaları nedeni ile ticaret aksamıştır. Artık uzak bölgelerden ithalat yerine, daha bölgesel iş birlikleri

ve tüketim bölgelerine yakın yerlerde üretim ve 3D, 4D, 5D ile tüketicinin mekanında üretim gelişecektir. Tüm bunlar Çin'in eski dünya tedarikçisi rolünü zayıflatacaktır. Salt akış ekonomisi yerine kontrollü akış ekonomisi geçerli olmaya başlayacaktır. Sınır geçişlerinde insan ile temas hemen hemen ortadan kalkacak ve kontroller ve beyanlar elektronik bir alt yapı tahtında yapılacaktır.

10- Genç kuşakların tüketim alışkanlıkları (Y kuşağı 1970 sonları ve 21 YY. ilk başları doğumlu ve Z kuşağı 2000 ve sonrası doğumlu) geleneksellere (1925-1946 doğumlu) ve Baby Boomers'lara göre (1946-1963 doğumlu) hatta X kuşağına göre (1961-1981 doğumlu) farklı olmaktadır. Bunlar erişilebilir lüks peşinde koşmakta, firma sadakatleri çok zayıf olmaktan, sürekli aynı mekanda olmaktan sıkılmakta, yaratıcılığı sevmekte, istemesini ve almasını çok sevmekte olup özgüvenleri en üst seviyededir.

10 ay çalışıp iki ay gezmeyi benimsemekte olup, aldıkları maaşı kenara bir şey koymadan tüketmektedirler. Teknolojiyi tüm diğer nesillere göre çok iyi kullanmakta ve dijitalleşmenin tüm nimetlerinden yararlanmaktadırlar. E – ticareti en fazla yapan ve internet üzerinden tüm ihtiyaçlarını gideren, sosyal medyada sosyalleşmeyi tercih eden bir nesildir. A sosyal değillerdir.

Sosyal medya ağı üzerinden çok geniş kitlelerle geniş bir ilişki ağı içindedirler. Fiziki mobiliteleri sınırlı olmasına karşın, internet ağı üzerinden görsel ve sözel mobiliteleri hem çok fazla, hem de çok hızlıdır. Bu salgın eve kapanan bu kitleleri daha fazla dijital dünyanın içine sokmuştur. Bu nedenle teknoloji siteleri, e-ticaret çok gelişecektir. Ancak düne göre maaşının tamamını tüketen bu nesil karşılaştıkları bu salgın nedeni ile köşeye kara gün parası koymanın önemini keşfederek tasarrufa da önem verecektir. Hayat elzem ihtiyaçların karşılanmasına doğru evrilecektir.

11-Endüstri 4.0 ve Nano teknoloji hatta co-bot'lar 7-24 çalışan karanlık

fabrikalar, hayatımızın artık ayrılmaz parçası olacak. Virüsten etkilenmeyen robotlar ile üretime ağırlık verilecektir.

12- Herşeyin uzaktan yapılması ve emek bakımından durağan ekonomi modeli hakim olacaktır. Şirketlerin organizasyon yapıları ve çalışma şekilleri tamamen değişecek, yeni baştan tasarlanacaktır. Rasyonel çalışma şekilleri ve yerleşim modelleri gelecektir. Daha izole çalışma ortamları ortaya çıkacak, açık ofis tarzı terk edilecektir. Yani eskiye dönüş başlayacaktır. Fakat her birey kendi çalışma ortamını kendi rahat çalışma şekline göre oluşturacaktır. Ya da uzaktan çalışma ile birey fiziksel mekandan bağımsızlaştırılacaktır. Bu gibi salgın durumlarında harekete geçmek üzere ileriye dönük planlamalar yapan (normal planlamanın dışında) bir planlama departmanı böyle bir kriz anında iki günlük, dört günlük planlardan iki yıllık planlara kadar duruma ve krizin ne kadar süreceğine göre planlar yapacaklar, bunları kriz yönetim ekiplerine ve şirket CEO'larına sunacaklar. Buna göre krizle mücadele stratejileri oluşturulacaktır.

Eskiden üretim faktörleri içinde emek seyyal olurken, yani her gün işe gidip işten geri dönerken, artık birçok iş çalışan tarafından kendi özel mekanında kalarak yapılacak, gereksiz uzun yönetici toplantıları yerine telekonferanslar, webinar'lar tercih edilecektir. Basın ve yayın hizmetleri giderek dijitalleşecek. Kağıt tüketimi ve matbaa gelirleri azalacaktır.

13- Hem Y, hem de özellikle Z kuşağının tercihi olarak, endüstri 4.0'ın da sağladığı imkanlar ile paylaşım ekonomisi hakim olacaktır. Bu salgın onlara sahip oldukları malı kullanamama, evden çıkamamanın bir ihtimal dahilinde olduğunu ve bir anda başka bir yere göçmenin olası olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Yazlık almak yerine dünyanın farklı iklim bölgelerindeki kişi ya da aileler ile dönemsel olarak ev değişimleri giderek yaygınlaşacaktır. Aynı şekilde bir yatırımcı paylaşımı bakımından da gerçekleşecektir. 4.0 ile birlikte insansız arabaların ortak kullanımı gelişecek ve araba üretimi miktarı

düşecektir. İnşaat sektörü geleceğin sektörü olmaktan çıkacaktır.

14- Sağlık hizmetleri sadece özel sektöre bırakılmayacak, devletler salgın vb. gibi tüm ihtimalleri de göz önüne alarak gerekli alt yapıyı oluşturacaklardır. Sağlık hizmeti dışında da birçok alanda hem devlet şirketlerinin, hem de milli şirketlerin ağırlığı artacaktır. İspanya özel sektörün ağırlıklı olduğu sağlık hizmetleri sektöründe birçok şirketi ve hastaneyi devlet kontrolüne almaktadır. Benzer uygulamalar Fransa ve İngiltere’de görülmektedir. Yani bu gibi stratejik alanlarda devletin bu hizmetleri görmesinin önemi ortaya çıkmıştır. Benzer uygulamalar İngiltere de ulaşım sektöründe görülmüştür. Fransa büyük stratejik şirketleri millileştirmekte ve devlet işletmesine dönüştürmektedir. Yani batının bugüne kadar doğruya öğütlediğinin tersi olmaya başlamıştır. Artık bir zamanlar Türkiye’nin de uyguladığı karma ekonomiler dönemi çevre hassasiyeti, insan sağlığı da öncelenerek geri gelecektir

15-Sağlık ve teknoloji sektörleri her bakımdan en önemli sektörlerden biri haline gelecek, ulusal ilaç endüstrisi gelişecek, hammadde bakımından dışa bağımlılığı azalacaktır. Deniz dibi kaynakları, ilaç ve kozmetik sanayi için tıbbi ürün yetiştirme gelişen ve karlı bir yeni iş alanı olacaktır.

16- Kapitalizm, kapitalizmin Ortodoks ahlakı ve kurumları yeniden sorgulanacaktır.

17- Turizm belli bir süre bu krizden olumsuz yönde etkilenecektir. Salgın sona erse bile 2020’de birçok turizm ülkesi çok fazla turist çekemeyecek ve turizm gelirleri bir önceki yıla göre düşecektir. Cafeler, toplu eğlence yerleri, spor sahalarının yeniden halka açılması zaman alacaktır. Bire bir kontaklı iş yerleri (berberler, masaj ve güzellik salonları vb.) açılarak, bu yolla salgın hastalık belirtisi gösteren kişiler de takip edilmeye çalışılacaktır.

18- Krizi iyi yönetemeyen bazı ülkelerde iktidarlar değişecektir. Sosyolojik ve demografik değişimler yaşanacaktır. İnsanlar hayatlarını

yeniden sorgulayacaklar ve iş gücüne katılım belli bir yaş üstünde azalabilecektir. Bu karantina dönemleri, insanların gizli kalmış yeteneklerini öne çıkaracak ve kriz sonrası insanlar o alanlara yönelebileceklerdir.

19- Salgın hastalılar ile mücadele eğitim programlarının içine girecektir.

20- Ham petrol fiyatlarının düşmesi WTI’ın USD 11.26 perbarile, Brent’in 10 milyon baril gün kesintiye rağmen USD 33 baril güne kadar çıktıktan sonra USD 20 altına kadar inmesi, Rusya, Suudi Arabistan gibi ihracatlarının ve gelirlerinin büyük bir bölümünü petrol ve doğalgaz ihracından sağlayan ülkeleri zora sokacak ve zorlama petrol fiyatlarının USD 50 perbaril altında kaldığı sürece devam edecektir. 2020’de Dünya Bankası’nın son raporuna göre, petrolün de içinde olduğu enerji mallarının fiyatı %43 düşecek, 2021’de ise %19.8 artacaktır. Böylece İran ve diğer petrol üreten ve ihraç eden ülkeler büyük bütçe açıkları verecekler ve rezervlerinden yiyecekler. Tasarruf tedbirlerine başvuracaklardır. 2014 yılında olduğu gibi Suudi Arabistan’ın burs ile İngiltere ve ABD’ye yolladığı öğrenci sayısı azalacak, anılan ülkelerin bu yolla elde edecekleri gelir de azalacaktır. Suudi Arabistan gibi ülkelerin petrol gelirlerinin ve buna bağlı olarak rezervlerinin azalması ABD’de tutulan paralarının miktarında azalmaya yol açacaktır. Tasarruf tedbirleri ise ülke içinde mevcut rejime karşı desteği azaltacaktır. Bu nedenle petrol fiyatlarındaki bu düşme geçici olup, tekrar yükselişe geçerek, 2020 yılında ortalama 30-35 baril seviyesinde gerçekleşecek, hatta yılsonunda USD 40 baril’i görebilecektir. Şu an petrol fiyatlarındaki düşme talep kaynaklı olduğu kadar, açılan kuyuları kapatma maliyeti çok yüksek olduğundan petrol şirketlerinin üretime devam ederek, fakat artık hemen hemen tüm depolar dolduğundan denize kıyısı olmayan bölgelerde petrolü almak isteyene neredeyse bedava vermeye razı olmalarından kaynaklanmaktadır.

21-Limanlardaki karantina uygulamaları nedeni ile

değiştirilemeyen personel deniz taşımacılığında riski artıracaktır. Ancak 14 günlük karantina süreleri bu konuda yapılan ankete göre; bazı armatörlerce desteklendiği üzere spot piyasada tedrici bir artışa neden olacak, bazı armatörlere göre ise zaten tonaj fazlası olması ve utilizasyonun düşük olması nedeni ile ilave talep düşmesi ile birlikte bu sınırlamaların navlunların artması bakımından bir etki yaratmayacaktır. Kuru dökme yük tonajında tonaj son 10 yılda %88.8 artmasına rağmen miktar olarak talep sadece %37.3 ,ton mil olarak %40.3 artabilmiştir.

22- Bazı segmentlerde dönemsel dalgalanmalar ve nispi iyileşmeler dışında 2020’de denizcilik sektöründe bir çıkış beklenmemektedir. Ancak IMF ve diğer analistlerin 2021 için büyüme beklentileri çok iyi olduğundan(Dünya ekonomisindeki büyüme tahminleri %5.8, gelişmiş ekonomilerde %4.5, gelişen ülkelerde %6.6 bunların içinde Çin büyümesi %9.2 dur) 2009 krizi sonrası 2010’da yaşanan bir iyileşme gibi bir çıkış yaşanacak ve uluslararası ticaretteki daralma telafi edilecektir. Ancak bundan sonra 2022 ya da 2023’de aşırı borç nedeni ile 2011’deki gibi yeniden bir krizi konuşulmaya, W krizden söz edilmeye başlanacaktır.

23- Dünya Ticaret Örgütü tahminine göre bu yıl uluslararası ticaret mal ticareti miktarı olarak %13-32 arası düşecektir. 2021 de ise bu düşüş telafi edilecektir.

Son Söz: “Müneccim değiliz, bazı parametrelere göre muhtemel tahminler yapıyoruz. Bunu yaparken de bu tahlili etkileyecek olan birçok etmenin sabit kalacağını varsayıyoruz. Onlar değişir ise bu beklentilerde değişecektir. Geçmiş tecrübemize göre onlar hiç sabit kalmıyorlar”.

Müteakip sayıda artık iyi bir dünya ekonomisini yazmak ümidiyle herkese sağlıklı günler dilerim...

EKONOMİST - ÖĞRETİM GÖREVLİSİ

30.04.2020 İstanbul Korona’lı günler yedinci makale...

AVRUPA KOMİSYONU'NDAN BİLDİRİ

Gemilerdeki gemi insanı, yolcular ve diğer kişilerin sağlığının korunması, ülkelerine geri gönderilmesi ve seyahat düzenlemeleri hakkında rehber yayımlandı.



Avrupa Komisyonu'nun 8 Nisan 2020 tarihinde yayımladığı "Gemilerdeki gemi insanı, yolcular ve diğer kişilerin sağlığının korunması, ülkelerine geri gönderilmesi ve seyahat düzenlemeleri hakkında rehber" başlıklı bildirisinde özetle aşağıdaki hususlar ele alınmıştır.

COVID-19 salgınının deniz taşımacılığı ve gemideki personel üzerinde geniş kapsamlı etkileri bulunmaktadır. Sağlığın korunması, malların ve temel hizmetlerin sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik sınır yönetimi tedbirlerine ilişkin Kılavuzlar, AB vatandaşlarının ve AB'de ikamet eden üçüncü ülke vatandaşlarının ülkelerine dönmeleri için Üye Devletlerin geçişleri kolaylaştırmaları gerektiğini belirtmektedir.

Gemi çalışanları, deniz taşımacılığı personeli ve balıkçılar da dahil olmak üzere temel işlevlerdeki tüm işçilerin, mesleki faaliyetlerini kesintisiz şekilde sağlamak için uyruklarına bakılmaksızın geçiş yapabilmeleri ve seyahat edebilmeleri gerekmektedir.

Gemideki kişiler gerekli seyahatleri yapabiliyor olmalıdır. Vatandaş oldukları veya ikamet ettikleri Üye Devletler dışında, üçüncü ülkelerde veya açık denizlerde mahsur kalan AB vatandaşları, sağlık durumları izin veriyorsa, ülkelerine geri dönebilmelidir.

Gemiden ayrılma işleminin AB içinde veya dışında gerçekleşmesine bakılmaksızın, gemideki kişilerin geri dönüşünü ayarlamak yolcu gemisi işletmecilerinin ve armatörlerin birincil sorumluluğudur.

Avrupa sularında faaliyet gösteren yük gemilerindeki birçok gemi insanı üçüncü ülke vatandaşıdır. Söz konusu gemi insanların, uyruklarına bakılmaksızın, gemiye katılmaları ve gemiden ayrılmalarına ve evlerine dönmelerine izin verilecek olan limanlara seyahat edebilmeleri gerekmekte olup, bu da Yeşil Rotaların (Green Lanes) uygulanması hakkındaki bildiriye teyit edildiği şekilde, sektörün orta ve uzun vadede işlevsel kalmasını sağlamaya katkıda bulunacaktır. Deniz taşımacılığı,

ancak gemi personeli değişikliği mümkün olduğunda kesintisiz devam edebilir, AB genelinde ürünleri dağıtarak, AB limanlarından ve AB limanlarına yük ihracatını ve ithalatını sağlayarak iç pazarı güvence altına alabilir.

Bu nedenle, Üye Devletler gemi personeli değişikliklerinin kolaylaştırıldığı limanları belirlemelidir.

Dünya çapında AB gemilerinde çalışan tüm uluslardan yaklaşık 600.000 gemi insanı bulunmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tüm dünyada gemi personeli değişiminin mümkün olmasını tavsiye etmektedir.

Avrupa Komisyonu, deniz taşımacılığının sürekliliğini ve emniyetini sağlamak için, Üye Devletlerin limanlarında gemi personeli değişikliğini mümkün kılma çabalarını kolaylaştırmak ve koordine etmek için adımlar atmaktadır.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

AVRUPALI TERSANELER VE EKİPMAN ÜRETİCİLERİNDEN KORUMA TALEBİ

Avrupalı tersaneler ve ekipman üreticileri COVID-19 krizine karşı AB koruması talep ediyorlar.



Avrupalı tersaneler ve deniz malzemeleri üreticileri; yolcu gemileri, tarama gemileri ve açık deniz tedarik gemileri de dahil olmak üzere belirli gemi türleri için ortaya çıkan talep düşüşü ortamında, sektörü koronavirüs salgınının etkilerinden koruması için Avrupa Birliği'ne çağrıda bulunmuştur.

Tersaneler ve Deniz Ekipmanları Birliği Sea Europe, gemi inşa sektörünün üretimin durdurulmasından, geçici işten çıkarılmalarından ve likidite sorunlarından kaynaklanan büyük bir darbeye maruz kaldığını ifade etmiştir. Ayrıca, yeni gemiler ve retrofit siparişlerinin de armatörler tarafından uygulanan maliyet düşürücü tedbirler kapsamında ertelendiği belirtilmektedir.

SEA Europe Başkanı Kjersti Kleve konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Avrupa tersaneleri ve deniz malzemeleri üreticileri; Avrupa Yeşil Anlaşması, Avrupa'nın Mavi Ekonomisi ve hareketliliği, Avrupa'nın savunması, güvenliği, özerkliği ve Avrupa'nın denizlere, ürün ve yolcu taşımacılığına erişimi için kilit önem taşımaktadır.

Ancak Avrupa, stratejik denizcilik teknolojisi sektörünü Asya'ya kaptırma riskiyle karşı karşıyadır. Böyle bir kayıp sivil gemilerin tasarımı, inşası, onarımı, güçlendirilmesi ve donatılması

konularında Avrupa'yı tamamen Asya'ya bağımlı kılacak ve Avrupa'nın özerkliği, savunması, güvenliği, denizcilik ekonomisi ve işgücü açısından yıkıcı sonuçlar doğuracaktır."

SEA Europe, COVID-19 krizinin tüm Avrupa endüstrilerine olan etkisini en aza indirmeye çalışan Avrupa Komisyonu'nun, salgına yanıt olarak son zamanlarda yaptığı yatay girişimleri memnuniyetle karşılamakla birlikte, Komisyonu COVID-19 salgınının ciddi sonuçlarını hafifletmek ve sektörün ayakta kalmasını sağlamak için Avrupa'nın tersaneleri ve deniz malzemeleri endüstrisinin özel ihtiyaçlarına göre uyarlanmış sektörel politikalar ve finansal destekler sunmaya davet etmiştir.

Avrupa'nın deniz teknolojisi sektörünün ihracata yönelik olması nedeniyle küresel makro-ekonomik eğilimlere, ticaret hacimlerine ve piyasa hassasiyetlerine olan bağımlılığının sektörü özellikle savunmasız kıldığı belirtilmektedir.

Komisyonla yapılan söz konusu destek çağrıları, yolcu gemilerindeki seyahat kısıtlamaları ve sağlık sorunları nedeniyle kruvaziyer sektörünün gördüğü büyük mali zarar sonucunda yeni inşa yolcu gemilerine yönelik gerçekleşmesi beklenen sipariş iptallerinden önce yapılmıştır.

SEA Europe, yolcu gemilerine ve ilgili denizcilik ekipmanlarına olan talebin, armatörler piyasa koşullarına yeniden güvenmeden ve yolcular mali koşullara ve hijyene olan güvenlerini tekrar kazanmadan düzelmeyeceği görüşündedir.



SEA Europe, deniz savunma endüstrisinin AB'nin gelecekteki güvenlik ve savunma ihtiyaçları için kritik önemde değerlendirilmesi ve AB'nin endüstriyel yeteneklerinin korunması için planlanan proje ve programların uygulanması için AB'ye çağrıda bulunmuştur.

SEA Europe ayrıca şunlara dikkat çekmiştir: "AB, Avrupa'nın denizcilik teknolojisi sektörünü desteklemek için devlet yardımı da dahil olmak üzere sektöre özgü politikalar ve finansal önlemler benimsemezse, Avrupa'nın stratejik denizcilik teknolojisi sektörünün geri kalan kısmını Asya'ya kaptırma riski büyüktür.

COVID-19 salgını, Avrupa'nın yabancı ülkelere (örneğin tıbbi ekipman alanında) tamamen bağımlı olmasının korkunç ve tehlikeli etkilerini açıkça göstermiştir. Bu örnek Avrupa denizcilik teknolojisi sektöründe, özellikle artan uluslararası siyasi gerginlikler ve yükselen ticari korumacılığın ve Avrupa Yeşil Anlaşması gibi yüksek politik hırsların olduğu bir zamanda tekrarlanmamalıdır."

Krizin sonucunda, denizcilik teknolojisi şirketlerinde 1 milyondan fazla işin ve denizcilik teknolojisi sektörü tarafından yaratılan yaklaşık 120 milyar Euro katma değer kaybı tahmin edilmektedir.

(Kaynak: World Maritime News)

KORONAVİRÜS İLE MÜCADELEDE AB DESTEĞİ

Koronavirüs ile mücadele kapsamında balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörlerine AB desteği müjdesi geldi.

Önerilen pakette, balıkçılık faaliyetlerinin koronavirüsten dolayı geçici olarak durdurulması nedeniyle balıkçılara destek verilmesi, üretimin durdurulması ve ek maliyetler nedeniyle su ürünleri yetiştiricilerine destek verilmesi ve balıkçılık ve su ürünlerinin depolanması için üretici kuruluşlara destek verilmesi yer almaktadır. EMFF Yönetmeliğinde yapılan ek değişiklikler, her Üye Devletin operasyonel programları kapsamında finansal kaynakların daha esnek bir şekilde yeniden tahsis edilmesine ve yeni tedbirlerin alınmasıyla ilgili operasyonel programların değiştirilmesi için basitleştirilmiş bir prosedüre izin vermektedir. Avrupa Birliği'nin Çevre, Denizler ve Balıkçılık'tan Sorumlu Bakanı Virginijus Sinkevilius konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir:

"Avrupa'nın balıkçıları ve su ürünleri yetiştiricileri mücadele etmeye alışkındır. Ancak koronavirüs farklı bir zorluk türüdür. Bu nedenle Komisyon, deniz ürünleri topluluğumuzun karşılaştığı acil zorlukları ele alan bir dizi aksiyon önermektedir. Bu önlemler AB'nin kıyı bölgelerindeki binlerce işin korunmasına ve gıda güvenliğinin sürdürülmesine yardımcı olacaktır."

Limanda kalmaya zorlanan balıkçılar ve kullanılmayan ürünleri atma ihtimali ile karşı karşıya kalan balık yetiştiricilerinin olduğu düşünüldüğünde, bu geçici ve özel amaçlı önlemler, içinden geçilen zor zamanlarda acil yardım sağlamaya hizmet edecektir. Komisyon ayrıca, daha fazla piyasa istikrarının geliştirilmesi, yüksek değerli deniz ürünlerinin israf edilmesi ya da insan kullanımı dışındaki

gıdalara yönlendirilmesi riskinin azaltılması ve krizin ürün getirileri üzerindeki etkisinin hafifletilmesi perspektifiyle de adımlar atmıştır.

Komisyon'nun teklifi Avrupa Konseyi ve Parlamentosu tarafından değişiklik yapılmadan kabul edilirse, koronavirüs ile ilgili belirli önlemler kapsamında desteklenen operasyonlar için yapılan harcamalar 1 Şubat 2020'den 31 Aralık 2020'ye kadar geriye dönük olarak seçilebilir olacaktır. Desteklenen operasyonların yönetmelikte belirlenen uygunluk şartlarına riayet etmesi gerektiği belirtilmekte olup, Üye Devletlerin söz konusu operasyonları şimdiden seçmeye ve desteklemeye başlayabilecekleri ifade edilmektedir.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

COVID-19 İYİ UYGULAMALAR KILAVUZU

İş Tekneleri Birliği tarafından iş teknelerine yönelik yeni bir "COVID-19 İyi Uygulamalar Kılavuzu" yayımlandı.

İş tekneleri işletmecilerinin uygulamaları için önerilen bir dizi denetimi kapsayan söz konusu Kılavuz'da; bir COVID-19 eylem planının belirlenerek COVID-19 için gemi ve sahil operasyonel risk değerlendirmesinin, düzenli COVID-19 yönetim toplantılarının ve bir işyerinin veya geminin "COVID-19 vakası sonrası" zorunlu temizliği için hazırlıkların yapılması yer almaktadır.

İş Tekneleri Birliği, gemide ve kıyıda gerekli temizlik malzemeleri ve eldiven stoğunun artırılmasını, potansiyel olarak enfekte olmuş kişiler için kişisel koruyucu ekipmanların

bulundurulmasını ve sanitasyon tesisleri de dahil olmak üzere temas alanlarının ve nesnelerin düzenli olarak temizlenmesini ve dezenfekte edilmesini içerecek şekilde günlük temizlik programlarının değiştirilmesini önermektedir.

İş teknesi işletmecilerine ayrıca, gemiye binen herkesin ellerini ılık su ve sabun kullanarak hemen yıkamasını sağlamaları, sadece ikinci bir önlem olarak el dezenfektanı kullanmaları, potansiyel olarak enfekte olmuş kişilerin tekrar limana götürülmesi için gemide bir alan belirlemeleri, gemi insanları

için sağlık taraması yapmaları, yeni veya sürekli öksürüğü veya yüksek ateşi olan kişileri gemiye almamaları tavsiye edilmektedir.

Kılavuza göre ayrıca, iş teknelerindeki oturma planlarının (eğer yolcu taşıyorlarsa) yerel olarak geçerli mesafe uygulama kılavuzuna uyacak şekilde azaltılması, söz konusu mesafe bilinmiyorsa en az 1,5 metre mesafe koyulması, mümkünse gemi personelinin yolculardan ayrı tutulması ve uygulanabilir olduğunda ayrı yürüyüş yolları belirlenmesi önerilmektedir. (Kaynak: Maritime Journal)



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



GEMİ TUTULMALARI

1 Ocak – 27 Nisan 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. 1 Ocak – 27 Mart 2020 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri dışında PSC denetimleri sonucunda herhangi bir Memorandumda Türk Bayraklı gemi alıkonulmamıştır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	KASIM 2019	ARALIK 2019	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	MART 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	YUNANİSTAN (RESMO/GİRİT)	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	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2013-2020 NİSAN) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (NİSAN)
PARİS MOU	15	20	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (61 Denetleme)
TOKYO MOU	4	2	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (9 Denetleme)
BS MOU	14	14	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (81 Denetleme)
MED MOU	9	6	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (21 Denetleme)
USCG	1	1	-	-	-	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**



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

**MURAT KUL ***

15 Nisan itibarı ile denizlerimizde gırgır ve trol ile yapılan balık avcılığı sona erdi. Eylül ayına kadar bu yasak devam ediyor. Fakat küçük ölçekli balıkçılarımız balık avına devam ediyor. Bununla birlikte uluslararası sularda

15 Nisan av yasağı ve uluslararası avcılık...

balık türlerinin de ekonomiye katkısı nedeni ile bakanlık tarafından verilen izin ile buna devam edilecektir.

Gıda ihtiyaçlarının da karşılanması bakımında denizlerimizde de çalışmalarımız devam edecektir. Geride bıraktığımız sezonda palamut avcılığında hayal kırıklığına uğradık, fakat hamsi balıkçıların yüzünü güldürdü. Bu yıl denizlerimizde 650.000 ton hamsi balığı avlandı. Ayrıca istavrit olsun, diğer çeşitler olsun iyi bir sezon geçirdik; gönül isterdi ki palamut da olsun... Kısmet diyoruz artık ve yeni sezonu beklemeye koyuluyoruz.

Balıkların çoğalması ve korunması bakımından hiç bir kazanç göstermeden, 4,5 boyunca denizlerimizi nadasa

Bugünlerde yaşadığımız virüs ortamında sağlığımız için Omega 3 zengini bakımından balıklarımızı tüketmenizi öneririm. Balıkta, diğer hayvansal kaynaklı besinlerin aksine doymuş yağ yerine, doymamış yağ asitleri denilen Omega 3 yağ asitleri bulunur.

Omega 3, vücudun üretmediği ve en fazla balıkta bulunan son derece faydalı bir yağdır. Özellikle soğuk su balıklarından somon, uskumru, sardalye ve ton balığı Omega 3'ten oldukça zengindir. Omega-3; kalp ve damar sağlığını koruyucu özelliğinin yanı sıra gözde sarı nokta hastalığı riskini azaltır, kan şekerinin düzenlenmesine yardımcı olur. Tezgahlarda fiyatlar zaman zaman değişir; balık da gerçekten ne ucuz, ne pahalıdır... Sonuçta yakalanırken



Tombik, Gobena, Yazılı Orkinos, Orkinos (Ton Balığı) avcılığı bakanlık tarafından verilen izin ile birlikte devam ediyor. Teknelerimiz 15 gün içinde hazırlıklara başlayıp, 15 Mayıs'tan sonra Akdeniz'e açılacaklar. Gıda ihtiyacının devam etmesi ve yurt dışına gönderilen bazı

birakıyoruz. Bu 4,5 aylık süre zarfında yetkililerden istediğimiz denizlerimize zarar verecek kişilere engel olmalarıdır.

Şu an kıyı balıkçılarımız ve yetiştirici arkadaşlarımız çalışmamakta, ama yürütülen bazı kampanyalar var.

bazılarında maliyetler artmıştır. Son olarak denizlerimize gereken özeni gösterelim ve temiz turalım...

*** DTO BALIKÇILIK KOMİTESİ BAŞKANI**



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

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 tüm 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

ASELSAN BÜYÜMESİNİ SÜRDÜRÜYOR

2019 yılını güçlü finansal sonuçlarla kapatan ASELSAN, 2020 yılının ilk 3 aylık döneminde de küresel koşullardaki olumsuzluklara rağmen büyümesini devam ettirdi.



Prof. Dr. Haluk Görgün

Şirketin faaliyetleri ile ilgili bilgi veren ASELSAN Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Prof. Dr. Haluk Görgün, koronavirüs salgınının küresel ölçekte üretim ve tedarik zincirlerinin kırılganlığını ortaya çıkardığını, bu tür kriz dönemlerini öngörerek planlama yapmanın öneminin bir kez daha anlaşıldığını ifade etti.

ASELSAN'ın tedarik sistemini olası kriz senaryolarını öngörerek kurguladığını ifade eden Haluk Görgün şunları söyledi: "Bugün ulaştığımız nokta, Sayın Cumhurbaşkanımızın 2000'li yılların başında hedef olarak gösterdiği millileşme ve yerleşme çalışmalarını uzun yıllar çok sıkı bir disiplinle sürdürmenin sonucudur.

Geldiğimiz noktada, şirketimizin 5.000'i aşan tedarikçisinin çok önemli bir kısmını yerli firmalarımız oluşturuyor. Bu

firmalarımızın üretimlerinin ASELSAN ürünleri içindeki payı da oldukça yüksek seviyelere ulaşmıştır."

ASELSAN TEDARİKÇİLERİNİ GÜÇ BİRLİĞİ TEMASINDA BULUŞTURDU

Prof. Dr. Haluk Görgün; ASELSAN'ın tedarikçileri ile iş birliğinin "Güç Birliği" teması altında yürütüldüğünü, bu yapının ise stratejik iş birliği yapılan firmalar, millileştirme görevi verilen firmalar ve diğer tedarikçiler olarak katmanlara ayrıldığını aktardı.

Görgün; "İçinde bulunduğumuz dönem ASELSAN'ın kurduğu bu yapının üretimin sürdürülebilirliği açısından önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. ASELSAN'ın toplam tedarikçisinde Uzak Doğu ülkelerine herhangi bir bağımlılığı bulunmamaktadır. Bu bölgelerden yapılan sınırlı malzeme alımları da çok



hızlı bir şekilde gerek yurt içi gerekse yurt dışından ikâme edilebilmektedir.

ASELSAN ürünlerinin stratejik niteliği gereği kritik malzemelerde stoklu çalışmaktadır. ABD ve diğer ülkelerden yapılan tedarik konusunda acil bir ihtiyacımız olmadığı gibi yakın gelecekte de üretimimiz olası tedarik kaynaklı sorunlardan etkilenmeyecektir" dedi.

320 MİLYON DOLARI AŞKIN YENİ SİPARİŞ ALINDI

ASELSAN 2020 yılının ilk 3 ayında büyüme trendini hız kaybetmeden devam ettirerek 320 Milyon ABD Doları'nı aşkın yeni sipariş almayı başardı. Prof. Dr. Haluk Görgün; "Aldığımız siparişlerle elektronik alanındaki Ar-Ge birikimimizi derinleştirmeye ve ürün portföyümüzü çeşitlendirmeye devam ediyoruz.

Üretim gücümüzü, geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yıl da tahsilat performansımızı devam ettirerek ve pozitif nakit pozisyonumuzu koruyarak güçlü finansal sonuçlarla desteklemeyi başardık. ASELSAN, sağlam mali yapısı, yetkin insan kaynağı ve üretim paydaşları ile ülkemizin gerek savunma gerekse sivil alandaki ihtiyaçlarını kesintisiz bir biçimde karşılamak için tüm inancı ve kararlılığıyla yoluna devam edecektir" dedi.

TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

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

HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

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

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

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



AKARYAKIT



BOYA



YAĞ



ULAŞILABİLİR

ŞUBELER VE MAĞAZALAR



Merkez Ofis

0216 582 00 52
info@temar.com.tr
İçmeler Mah. 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

IMO'DAN KORONAVİRÜS AÇIKLAMASI

IMO, mürettebat değişiklikleri ve ülkelere geri dönüş için kilit işçi muafiyetlerini teşvik ediyor.



IMO, hükümetlere, nakliye ve tedarik zincirlerini açık tutmaya ve COVID-19 pandemisine yanıt olarak denizcilere özel seyahat muafiyetleri verilmesine yönelik çağrılarını yeniledi. IMO, 30 Mart 2020'de yayınlanan bir genelgede, hükümetler ve ilgili ulusal makamlar için deniz taşımacılığı sektörünü temsil

tanımlanması konusunda çağrı yapıldı. Mürettebat değişikliği konusuna değinilen genelgede özetle şu öneriler yer alıyor: "Ulusal seyahat veya hareket kısıtlamaları konusunda profesyonel denizciler ve denizcilik personeline gerekli ve uygun muafiyet verilmeli, gemilere binip gemileri terk etmelerine imkan tanınmalıdır.

Hükümetler, profesyonel denizciler ve denizcilik personeline limandaki gemileri karaya çıkartma ve kendi topraklarına geçişe (diğer bir deyişle havaalanına geçişe) mürettebat değişimine ve denizcilerin kendi ülkelerine geri dönmesine izin vermelidir."

Genelgede, deniz ticaretinin gereksiz yere kesintiye uğramamasının çok önemli olduğunu söyleyen IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in daha önce yaptığı çağrılarını yinelenildi. Lim de, bu genelge ile şu ifadesini yineleme fırsatını yakaladı: "Denizciler bu küresel felaketin ön cephesinde" ve "şu durumda ihtiyaç duyulan şey, bu olağan

deniz ticareti ve taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin hareket halinde kalmasının her zamankinden daha önemli olduğunu doğrulayan bu genelge, dünyanın dört bir yanındaki hükümetleri, denizcilerin ve deniz personelinin hareketi de dahil olmak üzere gemi ve liman operasyonlarına engel getirilmeden, halk sağlığını korumaya ve COVID-19'a yönelik politikalarını ve önlemlerini geliştirmeye çağırıyor. IMO'nun yayınladığı bu genelgede hükümetler ve ulusal otoriteler, tüm ticari gemilerin liman ve terminallerdeki rihtimlere erişmeye devam etmelerini sağlamak için teşvik edilmekte.

Genel Sekreter, bu genelgede 26 Mart 2020'de gerçekleşen G20 Liderler COVID-19 Zirvesi'nin sonucuna da değindi. G20 liderleri, uluslararası ticareti kolaylaştırmanın yanında, uluslararası trafik ve ticarete gereksiz müdahaleleri önleyecek şekilde koordinasyon için birlikte çalışmaya devam etmeyi taahhüt ettiler. Liderler, "hayati tıbbi malzeme, kritik tarım



eden küresel sanayi topluluklarının geniş bir kesimi tarafından önerilen bir dizi öneri sundu. Genelgede, özellikle hükümetlere, önemli bir hizmet sunan profesyonel denizcilerin ve denizcilik personelinin, uyruklarına bakılmaksızın "kilit çalışan" olarak

dışı zamanlarda, mürettebat değiştirme, ikmal, onarım, sövrey, belgelendirme ve denizcilerin lisanslanması gibi konulara pratik ve pragmatik bir yaklaşımdır."

Küresel kriz döneminde tedarik zincirlerini açık tutmanın yanı sıra

ürünleri ve diğer mal ve hizmetlerin sınır ötesi akışını sağlamak için çalışmak ve küresel tedarik zincirlerindeki aksaklıkları gidermek, tüm insanların sağlığını ve refahını desteklemek için" çalışma sözü verdiler.

ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • 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

GİSAŞ'TAN DÜNYADA BİR İLK

GİSAŞ, dizayn ve inşası ülkemizin öncü firmalarından NAVTEK tarafından yapılan ve dünyada bir ilk olarak tamamen batarya ile çalışan, şarj edilebilen liman içi römorkörü ZEETUG30'u hizmete aldı.



Sıfır emisyon ile çalışan 32 ton çekme gücüne sahip, gürültü kirliliği yapmayan

ve denizleri kirletmeyen ZEETUG30 Tuzla Aydınli koyunda hizmet verecek.

Uzunluğu 18.7 metre genişliği ise 6.7 metre olan römorkör tamamen sessiz çalışıyor ve bu da liman ve tersanelerde gece operasyonlarının daha verimli yapılabilmesine imkan sağlıyor.

NAVTEK tamamen elektrikli olan römorkör için bir de hızlı şarj istasyonu tasarladı. Sadece bir saat gibi kısa bir sürede römorkörün bataryaları tam kapasiteye ulaşabiliyor. Ayrıca şarj

süresi liman işletmecisinin işletme profiline uygun olarak tasarlanıp şarj süresi yeniden dizayn edilebiliyor.

Dünyada bir ilk olan römorkör dizel tahrikli benzerlerine göre yakıt, yağlama yağ gibi parçalara ve fazla mürettebata ihtiyaç duymadığından işletme maliyetini %85 düşürüyor.

Ayrıca şarj zamanları gece saatlerine getirildiğinde elektrik birim fiyatı düşeceğinden maliyeti daha da azalabiliyor.

MİLLİ DAYANIŞMANIN YANINDAYIZ

Arkas ve iştiraki TIL ortaklı Marport Liman İşletmeleri, Milli Dayanışma Kampanyası'na toplamda 3,3 Milyon TL destek verdi.



Ana iş kolları olan denizcilik, liman işletmeciliği ve lojistik hizmetlerinin yanında tüm iştirakleri ile Kuzey Afrika, Batı Avrupa ve Güney Akdeniz'e uzanan bir coğrafyada, toplam 23 ülkede 61 ofisi ve 7 bin 300 çalışanı ile uluslararası bir holding olan Arkas, tedarik zincirinin aksamadan devam etmesini sağlamak adına hizmetlerini kesintisiz sürdürürken, bu sürecin en az hasarla atlatılmasına destek olmak üzere kendine düşen sorumluluğu yerine getirmek için çalışıyor.

Yüzyılı aşan tarihlerinde hep bu coğrafyanın kendilerine verdiği güç ve inançla hareket ettiğini belirten Arkas Holding'den yapılan açıklamada; "Kenetlenmenin, birlik olmanın daha da önem kazandığı bu zorlu günlerde geçmişte olduğu gibi bugün de halkımızın ve devletimizin yanında olmaya devam ediyoruz. İstihdama olan katkımız bundan sonra da devam edeceği gibi, ülkemizin uluslararası sulardaki temsilcisi olmayı da sürdüreceğiz. Cumhurbaşkanı Recep

Tayyip Erdoğan'ın başlatmış olduğu "Biz Bize Yeteriz Türkiyem" Milli Dayanışma Kampanyası'na; Arkas Holding adına 2 Milyon TL, iştiraklerimizden TIL ortaklı Marport Liman İşletmeleri adına 1,3 Milyon TL olmak üzere toplamda 3,3 Milyon TL destek vermeyi milli bir görev olarak kabul ediyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti olarak dayanışma, anlayış ve iş birliği ile bu zorlu süreçten de yine aynı değerlerle ve güçlenerek çıkacağımızı biliyoruz" ifadelerine yer verilerek, Milli Dayanışma Kampanyası'na verilen desteğin altı çizildi.

#EvdeKal'manın önemine vurgu yapan Arkas Holding, içinden geçilen bu zor dönemde, başta sağlık çalışanları olmak üzere, sahada büyük bir fedakarlıkla çalışan tüm vatandaşlara minnettarlığını sundu.

ULUSLARARASI LİMANDA KORONAVİRÜS İNDİRİMİ

Mersin Uluslararası Limanı'nda koronavirüs salgını ile mücadele kapsamında liman genelinde alınan önlemlere ek olarak, 'transit konteyner ardiye' ve transit araç fuzuli işgaliye ücretlerine indirim yapıldı.



Çalışma kapsamında transit rejimine tabi yüklerin sevk işlemlerinde yaşanan bekleme karşısında sektöre destek olmak için 30 Nisan 2020 tarihine kadar limandan

karayolu ve demiryolu ile kapı çıkış veya iç boşaltım yapan veya yapacak olan konteynerlerin ardiye tutarları ve transit yük taşıyan araçların fuzuli işgaliye ücretlerinde yüzde 20 ile yüzde 50 arasında indirim uygulamasına gidildi. Transit Konteyner Ardiye işlemlerinde Dry konteynerlerde hali hazırda uygulanmakta olan ilk 7 gün serbest süreye ilaveten, 8 ila 15 gün arası bekleme süresinde yüzde 25, 16 gün ve üzeri bekleme süresinde de yüzde 50 oranında indirimle gidildi. Yine soğutma tertibatlı konteynerler için ilk 7 günlük bekleme sürelerinde yüzde 20 indirim uygulanırken 8-15 gün arası bekleme sürelerinde yüzde 30, 16 gün ve üzeri bekleme sürelerinde de yüzde 50 indirim yapıldı. Transit Araç Fuzuli İşgaliye ücretleri ise koşulsuz olarak yüzde 50 indirildi.

MERSİN ULUSLARARASI LİMANI'NDA ALINAN ÖNLEMLER

- Tüm liman paydaşlarının sağlığı göz önünde tutularak; tüm misafirlerin şirket binalarına ziyaretlerinin kabulü bir sonraki duyuruya kadar askıya alındı.
- Limanda vardiya düzenine göre çalışan birimler, en üst düzeyde alınan tedbirler doğrultusunda 7/24 hizmet vermeye devam etmekte.
- Vardiya düzeni dışında kalan çalışanlar, 23.03.2020 itibarıyla bir sonraki duyuruya kadar dönüşümlü olarak uzaktan çalışma düzenine geçti.
- Tüm ofis çalışanlarına her zamanki ofis telefon numaraları ve elektronik posta adresleri üzerinden ulaşılabilecek.

MFT
MARINE FLUID TECHNOLOGY



Key Benefits:

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

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul
Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)
Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

PETKİM'DEN ÜRETİMDE TARİHİ REKOR

SOCAR Türkiye'nin iştiraki Petkim, 2019 yılında tüm zamanların en yüksek miktardaki üretimini gerçekleştirerek 3,4 milyon tonluk üretimle üretim rekoru kırdı.

Petkim'in, yıllık toplam üretimi bir önceki yıla göre yüzde 24 artarak 3,4 milyon tona yükseldi. 2019'da Petkim'in toplam cirosu 2018'e göre yüzde 25'lik artışla 11 milyar 672 milyon 220 bin TL, net kârı ise 764 milyon 237 bin TL olarak gerçekleşti. 2019'da yüzde 97,2 üretim kapasitesi ile çalışan şirketin, aktif büyüklüğündeki artış oranı bir önceki yıla göre yüzde 18 artarken, öz kaynak büyüklüğündeki artış oranı ise yüzde 17'yi buldu.

STAR RAFİNERİ'DEN 759 BİN TON NAFTA ALINDI

SOCAR Türkiye Rafineri ve Petrokimya İş Birimi Başkanı ve Petkim Genel Müdürü Anar Mammadov, 2019 yılında yüksek seyreden petrol fiyatlarının, nafta bazlı entegre üretim yapan üreticilere olumsuz yansarak marjları daraltırken, petrokimya ürünleri fiyatlarında da önemli düşüş kaydedildiğini söyleyerek şöyle devam etti: "Bu düşüşe ve sektörümüzdeki daralmaya rağmen tüm gücümüzle Türkiye'nin güvenilir petrokimya tedarikçisi olmaya devam ederek pozitif finansal sonuçlara ulaşmayı başardık.

2019 yılında tam kapasite üretime geçen STAR Rafineri ile sağladığımız sinerjinin, bu sonuçlara büyük katkısı oldu. Hammaddemiz naftayı dünyanın farklı yerlerinden ithal etmek yerine artık STAR Rafineri'den doğrudan boru hattı ile alıyoruz.

2019 yılında STAR Rafineri'den aldığımız nafta miktarı toplam 759 bin ton olurken bu sinerji, Petkim'e lojistik maliyetlerden sağladığı tasarrufun yanı sıra daha kaliteli üretim, operasyonel süreçlerde verimlilik, hammaddede arz güvenliği ve yönetsel süreçlerde ortak değer yaratımı olarak pozitif yansıdı."



ENERJİ VERİMLİLİĞİ, 3,3 MİLYON DOLARLIK TASARRUF GETİRDİ

Petkim bünyesinde 2019 yılında hayata geçirilen 23 enerji verimliliği projesi ile 3,3 milyon dolarlık tasarruf

Petkim'de üretimin devamlılığı için büyük önem taşıyan enerji güvenliği de artmış oldu. 2018 yılında başlattığımız modern Varlık Yönetimi Projesi'nin sayesinde, tesislerimizdeki tüm varlıkların güvenilirliğinin artması ile operasyonel açıdan kullanılabilirliği, bir önceki yıla göre yüzde 4,1 arttı."

Çalışanların proje önerilerinin değerlendirildiği değer yaratma platformu "Değer Benim" programına da değinen Mammadov, sözlerini şöyle sürdürdü: "2019 yılında tanımladığımız verimlilik ve çeviklik odaklı 109 değer yaratma projesi ile 52 milyon dolarlık ilave ekonomik değer oluşturduk. Geçtiğimiz yıl, ana faaliyet alanımız petrokimya dışında da yaptığımız yatırımların meyvelerini aldığımız bir yıl oldu. Örneğin, limancılık alanındaki yatırımımız Petlim Limancılık Ticaret A.Ş.'nin varlıkları bir önceki yıla göre



elde edildiğini dile getiren Mammadov şunları söyledi: "Bu projelerle enerji maliyetlerini düşürmenin yanı sıra

yaklaşık yüzde 7'lik artış gösterdi. Bu alanda da faaliyetlerimizi başarıyla sürdürmeye devam ediyoruz."

MSC CRUISES OPERASYON DURDURMA KARARINI 29 MAYIS'A UZATTI

MSC Cruises, dünyanın Covid-19 virüsü ile bağlantılı olarak karşılaştığı olağanüstü koşullar nedeniyle, filo genelinde uyguladığı operasyon durdurma kararını 29 Mayıs tarihine kadar uzatmaya karar verdi.



Şirket daha önce 30 Nisan'a kadar tüm gemi operasyonlarını geçici olarak durdurduğunu açıklamıştı. Dünya genelindeki hükümetler, halk sağlığını

korumak ve virüsün daha fazla yayılmasını engellemek amacıyla sürekli olarak halk sağlığına ilişkin güvenlik önlemlerini gözden geçiriyorlar. MSC Cruises'ın almış olduğu bu karar, bu tür çabaların etkinliğini artırmayı ve daha fazla desteklemeyi amaçlıyor.

MSC Cruises, bu durumun konuklarına vermiş olduğu rahatsızlıktan ötürü üzüntü duyduğunu belirterek, 29 Mayıs'a kadar olan programlarındaki rezervasyonlar için bu gerekli kararın etkisini azaltmak için seyahat acenteleri ile birlikte yorulmaksızın çalışmaya devam ediyor. MSC Cruises, yaptığı açıklama ile birlikte seyahat acentelerine ve etkilenen konuklarına rezervasyonlarını gelecekteki bir seyahate taşımak için mümkün olduğunca fazla zaman ayırmayı planladığını da belirtti.

MSC Cruises, bu olağanüstü önlemden etkilenen konuklara, iptal edilen tatilleri için ödedikleri ücretin tamamını 2021 yılının sonuna dek seçecekleri herhangi bir seyahat için kullanma fırsatı sunarken, gelecekteki seyahatleri için ek olarak bir gemi içinde kullanılmak üzere cömert bir kredi avantajı sunuyor. Daha fazla detay için konuklar, seyahat danışmanlarına başvurabilir veya www.msccruises.com.tr adresini inceleyebilirler.



DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/Istanbul
Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)
Tuzla/Istanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

RMI'DEN COVID-19 AÇIKLAMASI

Bir süre önce QUALSHIP 21 kadrosuna dahil olduğunu duyuran Marshall Island Registry COVID-19 ile ilgili önlem ve geçici protokollerini açıkladı.



Marshall Island Registry, COVID-19 krizinin ortasında, kaliteli bir organizasyon olarak pozisyonunu kuvvetlendiriyor. Marshall Adaları Cumhuriyeti (RMI), yakın zaman önce ABD Sahil Güvenliği (USCG) 2019 Yıllık Raporu'nda yayınlandığı üzere, ABD Sahil Güvenliği'nin QUALSHIP 21 kadrosuna 1 Temmuz 2020-30 Haziran 2021 dönemi için kabul edildi. QUALSHIP 21 sertifikalı gemilerin yaklaşık üçte biri bu filodaki iş sahiplerinin ve işletmecilerin kalitesine örnek teşkil eden RMI bayrağını kullanıyor.

RMI Registry'e idari ve teknik destek sağlayan International Registries, Inc (IRI) Başkanı, Bill Gallagher, "Eşi görülmemiş 16. yılımız için QUALSHIP 21'i sürdürmekten ötürü gururluyuz" dedi ve şöyle devam etti: "Bu meydan okumayı perspektife oturtmak için RMI Registry bu seçkin QUALSHIP 21'de tanınmaya bir kez daha hak kazanırken diğer büyük kuruluşlar mücadele ettiler ancak QUALSHIP 21'den ayrıldılar ve şimdi kazananlardan biri olarak RMI Registry, hak kazanamayan bayrakları ABD Sahil Güvenliği tarafından



The Marshall Islands Registry

ek incelemelere tabi tutacak." Bill Gallagher, "İş sahiplerimiz ve işletmecilerimizle yakın iletişimimiz ve ABD Sahil Güvenliği (USCG) ve dünyadaki diğer liman devleti kontrol (PSC) yetkilileri ile yürüttükleri etkin ve profesyonel iletişimimiz için RMI Filo Operasyonları Ekibi'ni tebrik ediyoruz" dedi ve sözlerini şöyle sürdürdü: "Biz COVID-19 salgınının ortasında, zor sulara seyrederken, gemilerimizin ve mürettebatımızın güvenliğinin yanı sıra deniz ortamının korunması öncelikler olmaya devam etmektedir."

The RMI Registry kısa süre önce pandemik COVID-19 boyunca geçici alternatif protokollerini konu alan Deniz Güvenliği Danışmanlığı 13-20'yi yayınlamıştı.

COVID-19 ile ilgili RMI Registry güncellemelerinin de yer aldığı bir RMI Registry web sayfası mevcut.

Filo Operasyonları Ekibi, denetlenmesi gereken tüm RMI bayraklı gemileri fiziksel muayeneye tabii tutup gerekli görüldüğü durumlarda tüm geçici protokollerin gerçekleştirilmesine dair değerlendirmeler yapmaktadır.

International Registry'nin Başkan Yardımcısı Brian Poskaitis, "Mart ayının sonlarında liman kısıtlamaları nedeniyle beş uzaktan incelememizden ilkinin gerçekleştirdik; Asya, Avrupa ve Amerika'daki gemiler için 36 uzaktan denetime sahibiz" şeklinde konuştu ve sözlerini şöyle sürdürdü: "Bu kriz



boyunca dünya genelindeki güçlü filo operasyonları ekiplerimiz sayesinde Registry, PSC ile açık bir iletişim sürdürebildi.

Deniz taşımacılığı yapan tüm paydaşlar, COVID-19'un sebep olduğu aksaklıkları da göz önünde bulundurarak gerek ulusal gerek uluslararası mevzuata uyum sağlamak için ellerinden geleni yapmaktadırlar."

Bill Gallagher ise şunları söyledi: "Dünya çapında 28 ofisten oluşan ağımızda bazı ofislerimiz açıkken bazı ofislerimizde kontrollü bir uzaktan çalışma sağlanmaktadır; küresel ekibimiz güçlü bir tutum sergileyip tüm müşteri ve gemilerimize verimli ve hızlı bir hizmet sunmaya devam etmişlerdir."

Gallagher sözlerini şöyle tamamladı: "Organizasyon olarak kalite bizim için sürekli bir taahhüttür. Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği'nin tanınırlığı, mal sahiplerimize, operatörlerimize ve diğer sektör paydaşlarına güçlü bir şekilde bağlı kalırken, çabamızı sürdürdüğümüzü ve güvenlik ile kalitenin önceliğimiz olduğunu kanıtlar."

TEKİRDAĞ LİMANI'NDA TEMASIZ DÖNEM

Tekirdağ'daki Asyaport Limanı'na gelen gemilerde yükleme ve boşaltma işlemleri, koronavirüs tedbirleri çerçevesinde personelin herhangi bir teması olmadan vinçlerle gerçekleştiriliyor.

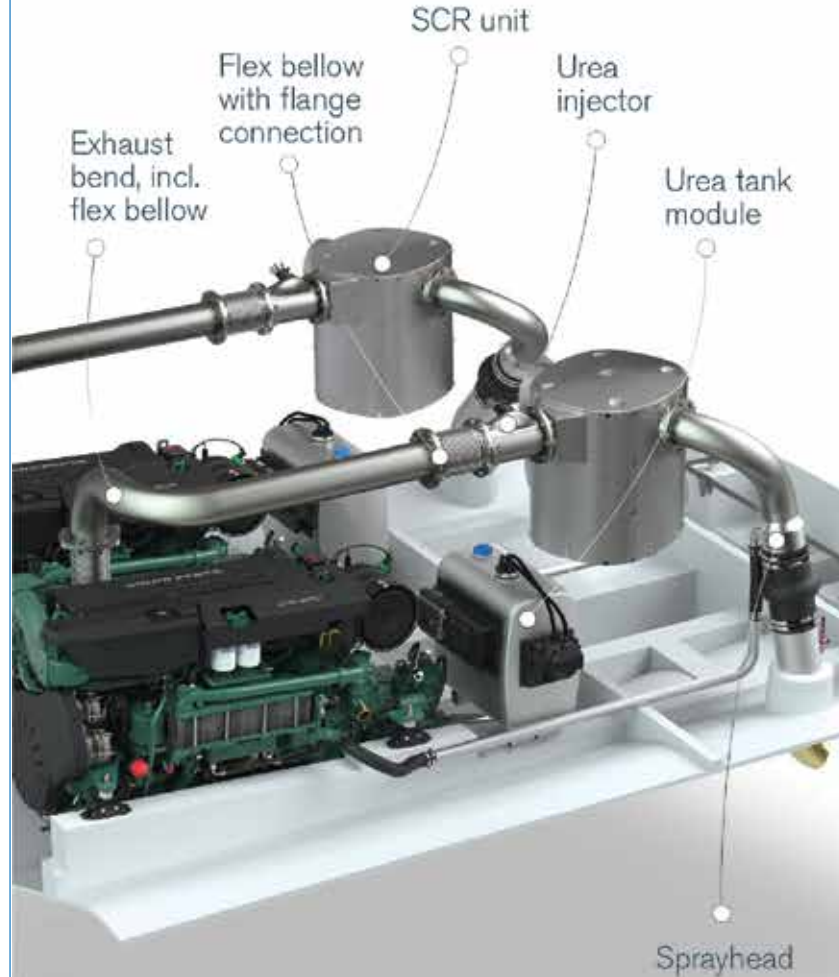


Tekirdağ'daki limana yanaşan gemiler ile limanda görevli personelin COVID-19'a karşı korunması ve salgının yayılmasının önlenmesi amacıyla bir dizi tedbir alındı. Bu kapsamda limana giriş yapan personelin ateşi ölçülüyor ve tesiste sosyal mesafe kuralına titizlikle uyuluyor. Limanda görevli doktor, her gün çalışanların sağlık kontrollerini yapıyor. Görevliler tarafından her gün belirli aralıklarla kurum binalarının yanı sıra iş makineleri kullanımdan önce ve sonra dezenfekte ediliyor. Konteyner gemiler, özel kıyafet giyen kılavuz kaptan tarafından alınan tedbirler ve kontrollerin ardından limana yanaşıyor.

Limana yanaşan gemilerden personelin dışarıya çıkmasına izin verilmiyor. Limanda görevli personel ise özel kıyafet giyip eldiven ve maske taktıktan sonra "sosyal mesafe" kuralına dikkat ederek sadece konteynerlerin kilidini açmak için gemiye çıkıyor.

Kilitlerin açılmasının ardından gemilerdeki yüklerin indirme bindirme işlemleri, koronavirüs tedbirleri kapsamında, personelin herhangi bir teması olmadan vinçlerle gerçekleştiriliyor. Evrak işlemlerinin online yapılmasının ardından gemi, yine kılavuz kaptan eşliğinde limandan ayrılıyor.

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

GİSBİR'DEN KORONAVİRÜS AÇIKLAMASI

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, tüm dünyayı olduğu gibi ülkemizi de etkisi altına alan koronavirüs salgını ile ilgili açıklama yaptı.



Açıklamanın detayları şöyle: “Bilindiği gibi Dünya Sağlık Örgütü tarafından 02.03.2020 tarihi itibarıyla koronavirüs (COVID-19) salgınıyla ilgili küresel risk ‘çok yüksek’ seviyesine çıkarılmış ve ‘Uluslararası Kamu Sağlığı Acil Durumu’ ilan edilmiştir. Tersanelerimiz de sürecin en başından bu yana hatta virüs ülkemize girmeden önce bir dizi tedbiri hayata geçirmiş olup, bu süreçte devletimizin kararları doğrultusunda çalışmalarına devam etmektedir.

Sektör olarak Sağlık Bakanlığı'nın ve Bilim Kurulu'nun yayınları takip edilmekte, Sağlık Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı tarafından yayımlanan tüm genelgelere uyulmakta, talep edilen uygulamalar harfiyen yerine getirilmektedir.

Bu kapsamda, öncelikle sokağa çıkmasına izin verilmeyen personellerin yanı sıra 60 yaş üstü personellerle, işyeri hekimlerince COVID-19 bakımından riskli olarak değerlendirilen personelin yıllık ücretli izin kullandırma/ telafi çalışması/evde çalışma şeklinde uygulamalarla tersane sahasından uzaklaştırılması sağlanmıştır. Diğer personeller açısından ise dönüşümlü çalışma/evden çalışma/yıllık ücretli izin



kullanımı suretiyle personel sayısını asgari düzeyde tutma, servislerde oturma düzeni ve maske kullanımı zorunluğu gibi tüm önlemler alınmıştır. Tersanelerimiz tüm tedbirleri olarak çalışmaya devam etmektedir. Nitekim alınan bazı tedbirler şu şekildedir:

- Tersane sınırları içerisinde ve tersanede bulunan gemilerde zorunlu maske kullanımı
- Personelin tersane girişlerinde ve gemi adamlarının gemide her gün ateş ölçümü
- Periyodik olarak kapalı alanların dezenfekte edilmesi
- Yemekhanelerde oturma düzeni sosyal mesafeye azami oranda uygun çalışma düzeni kurulması
- Çalışanların bulunduğu hemen her yere el dezenfektan ve benzeri arındırıcılar konulması
- Tersane sahası içerisinde çay ocağı gibi toplanma alanlarının kapatılması

Şu anda küresel olarak devam eden

salgının ekonomik anlamda da hem sektörümüze hem de ülkemize olumsuz etkilerini en aza indirmek için sektör olarak üzerimize düşen görevleri yerine getirmekteyiz.

Öte yandan, sektörümüz içinden ya da sektörümüz kaynaklı bir vaka olup olmadığı ile ilgili İlçe Sağlık Müdürlüğümüze ve hastanelerimize yaptığımız sorgulamalarımızda, Kişisel Verileri Koruma Kanunu ve Hasta Hakları Yönetmeliği nedeniyle doğal olarak bilgi alamamaktayız.

Bu yaklaşımı da doğru buluyor ve saygı gösteriyoruz. Resmi olmayan, kulaktan duyma, derme çatma bilgilere itibar etmemekteyiz. Sizlerden de beklentimiz bu yöndedir.

Sağlık Bakanlığı verilerine göre şu anda karantina altında tersanemiz bulunmamaktadır. COVID-19 virüsünün kaynağı tersaneler olmadığı gibi, alınan önlemler sayesinde de salgının bulaşma yeri olmaması sağlanmıştır. Sektörümüz dün olduğu gibi bugün de ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile tam iş birliği içerisinde bu süreci yürütmektedir.”

GALATAPORT İNŞAATI DURDURULDU

Nisan ayında ilk kruvaziyer gemisinin yanaşması beklenen Galataport inşaatı koronavirüs salgını sebebiyle 14 Nisan 2020 itibarı ile durdurma kararı aldı.

Galataport İstanbul şantiyesi COVID-19 salgını nedeniyle bir süredir azaltarak devam ettikleri inşaat faaliyetlerini, 14 Nisan 2020 tarihinden itibaren geçici olarak durdurdukları bilgisini kamuoyu ile paylaştı. Açıklama şöyle:



“Galataport İstanbul yönetimi olarak, tüm dünyayı olduğu gibi ülkemizi de etkileyen COVID-19 salgınına ilişkin gerek ofislerde gerekse şantiyede görevli çalışma arkadaşlarımızın sağlığı için gerekli tüm önlemleri aldık. Bu dönemde inşaat çalışmalarını, sosyal mesafe kuralını hayata geçirebilmek için yüzde 50 oranında azaltarak sınırlandırdık. Devletimizin de sıkılaştırarak devam ettiği önlemlerle biz de şantiyede aldığımız tedbirleri her geçen gün artırdık. Bu kapsamda, gerekli denetimlerle birlikte çalışma alanlarında her türlü hijyen ve dezenfektasyon uygulamasını da titizlikle yaptık. Sahamızda bulunan termal kameralara ek olarak, tüm çalışanların maske, eldiven ve dezenfektan kullanmalarını şart koştuk. Bu önlemlerin ve bir süredir planladığımız aksiyonların devamı olarak Galataport İstanbul şantiyemizde azaltarak devam ettiğimiz inşaat faaliyetlerimizi, 14 Nisan 2020 tarihinden başlamak üzere geçici olarak durdurduğumuz bilgisini kamuoyuna saygıyla sunarız. Çalışanlarımızın ve alt yüklenicilerimizin sağlığı bizim için her şeyden önce gelmektedir. El ele vererek, dayanışma içinde bu zorlu günleri geride bırakacağımıza olan inancımız tamdır.”

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

COVID-19 salgını lojistik sektörü için kriz yönetimi anlamına geliyor



EMRE ELDENER *

Tüm insanlığın karşı karşıya kaldığı COVID-19 salgını her alanda faaliyetleri sekteye uğrattı. Üretim faaliyetleri ve ticari faaliyetlerin minimal seviyeye düşmüş olması, Çin'in ihracatındaki daralma, salgının ABD ve Avrupa'daki etkisi sebebiyle bu pazarlardaki talep daralması ve salgının küresel ölçekte önlem alınması gereken bir sorun haline gelmesi gibi unsurlar COVID-19 salgınının etkilerinin 2008-2009 yıllarında deneyimlenen küresel ekonomik kriz ile karşılaştırılmasına sebep olmaktadır.

Dünyanın fabrikası olarak nitelendirilen Çin'den ara mal tedarikinde azalma, Çin'deki tedarikçilere bağımlılık ile paralel olarak tüm ülkelerdeki üretim kapasitesini ve ihracatı etkilemektedir. Çin'in hammadde ve ara mal tedarikindeki baskın rolü göz önüne alındığında küresel ticaretteki daralma şüphesiz ki, küresel tedarik zincirini ve lojistik faaliyetleri de olumsuz yönde etkiliyor. Bu bağlamda Shanghai Containerized Freight Index mevcut durumda kapasite fazlası ve armatör gemilerine olan talebin azalması sebebiyle düşüşünü sürdürmektedir.

Taşıma modları bazında bir değerlendirme yapacak olursak:

- Yolcu uçağı seferlerinin iptali sebebiyle kapasitedeki daralma havayolu navlunlarında artışa sebep olmaktadır.
- Uluslararası karayolu taşımacılığında ülkelerin aldıkları önlemler uzun araç kuyruklarını oluşturmaktadır. Türkiye'nin Avrupa ile bağlantısında en önemli sınır kapısı olan Kapıkule Sınır Kapısı'nda Türk ve yabancı uyruklu araç sürücülerine uygulanan 14 günlük karantina uygulaması aksamaları da beraberinde getirmektedir.

- Uğrak iptalleri sebebiyle denizyolu konteyner taşımacılığında aksamalar mevcuttur, bunun yanı sıra bekleme zamanlarından kaynaklı liman ardiye ve demuraj ücretleri ek maliyetler olarak ortaya çıkmaktadır.

- Genel olarak temassız sürdürülen demiryolu taşımacılığı salgın sebebiyle alınan önlemlerden en az etkilenen taşıma modu gibi görünse de kısıtlı kapasite sebebiyle çok modlu taşımacılık sistemleri verimli bir şekilde işletilememektedir. Mevcut vagon parkı nedeniyle demiryoluna olan talebin ancak bir kısmı karşılanabilmektedir.

UTİKAD gerek taşıma modlarının verimli işletilebilmesi, gerekse lojistik sektörü çalışanlarının salgından etkilenmemesi sebebiyle ilgili kamu otoritelerine sektöre yönelik taleplerini iletmeye devam etmektedir. Araç sürücülerine uygulanan 14 günlük karantinaya alternatif bir modeli Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay ile paylaştık ve hızlı tanı ile COVID-19 semptomu göstermeyen şoförlerin seferlerine devam edebilmesine yönelik Kapıkule

Sınır Kapısı'nda çalışmalara başlandı. Beklentimiz bu uygulamanın bir an önce yürürlüğe alınarak, ülkemizin bir numaralı dış ticaret partneri olan Avrupa ülkeleri ile karayolu taşımacılığımızın kesintisiz bir şekilde sürdürülebilmesidir. Bazı AB ülkelerinin vize işlemlerini durdurması veya çok az işlem yapmasından kaynaklanan vize sorunu sebebiyle Türk TIR filosunun çalışması ve yük taşıması neredeyse durma noktasına gelmiştir. Sürücü vizelerine yönelik kolaylık getirilmesi talebimizi de ilgili kamu idareleri ile paylaşmış bulunmaktayız.

Hem Atatürk, hem de İstanbul Havalimanlarında faaliyetlerine devam eden hava kargo acenteleri, düşen iş hacimleri sebebiyle finansal zorluklar ile karşı karşıyadır. İstanbul Havalimanı'nda faaliyetlerine devam eden hava kargo acentelerinin ve gümrük müşavirleri ofislerinin kiralalarının en az altı ay olmak şartıyla yolcu uçağı uçuşları normale dönene kadar durdurulması talebimizi de kiraya veren tüm kamu kurum ve kuruluşlarına ilettik. Hava kargo acenteleri taşımasını gerçekleştirdikleri yüklerin taşıma ücretlerini tahsil edememekte ama bunları vadesi geldiğinde IATA üyesi uçak şirketlerinin tahsilat sistemi olan CASS'a ödemek zorundadır. IATA'dan bu ödemelerin vadelerinin uzatılması UTİKAD tarafından talep edilmiş, ancak talep şimdilik reddedilmiştir. Bu ödemelerin de mutlaka ötelenmesi gerekmektedir.

İşyerinde veya sahada lojistik operasyonlarda çalışan, başta şoförler ve uçuş personeli olmak üzere tüm lojistik sektörü çalışanları için öncelikle ücretsiz olmak üzere maske ve koruyucu malzeme temin edilmesi, bunun mümkün olmaması



halinde ücretli olarak maske temin edilebilecek kurumların belirlenerek lojistik şirketlerinin maske ve koruyucu malzeme temin edebilmesinin sağlanması önem arz etmektedir.

COVID-19 salgını tüm dünya için olduğu gibi ülkemiz ve Türk lojistik sektörü için de kriz yönetimi anlamına gelmektedir. Tedarik zincirindeki aksamalar ve bu aksamalara getirilen önlemler, sektörün geleceğini tayin etme etkisine sahiptir.

Dijitalleşme ile daha iyiye götürülebilecek birçok süreç, salgının da zorlayıcı etkisi ile kısa sürede dijital platformlara taşınmıştır. İhracatçılar hem ara mal tedarikinde hem de ürünleri için pazarlarında çeşitliliğin önemini tecrübe etmektedirler. Uzak Doğu'dan yapılan ithalatın

azalması sebebiyle ihracat mallarının yükleneceği boş konteyner sorunu ortaya çıktığı gibi ihracat yüklerinin birikmesi sebebiyle gemilerde yer sorunu da yaşanmaktadır. Çin'de üretimin canlanma sinyalleri göstermesine karşın ABD ve Avrupa pazarlarının toparlanma sürecine henüz girmemiş olması, Çin'in ihracatı için pazar arayışlarını olumsuz etkileyecektir.

Özellikle denizyolu taşımacılığında COVID-19 salgınının etkileri demuraj ve detention ücretleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Demuraj ve detention uygulamaları limanlardaki ekipman ve sahanın verimli bir şekilde kullanımı için gerekli uygulamalardır.

Özellikle küresel COVID-19 salgınına yönelik alınan önlemler sebebiyle

demuraj ve detention uygulamalarının teşvik edici rolünün tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir. Limanların kapalı olması veya sınırlı süre ve personel ile hizmet vermeleri, armatörlerin uğrak iptalleri, alıcıların karşı karşıya kaldığı karantina ve sokağa çıkma uygulamaları, ekonomik koşullar sebebiyle yükün çekilememesi ve antrepoların doluluğu gibi olağanüstü ve şu anda dünyanın her yerinde geçerli mevcut koşullar altında, demuraj ve detention uygulamaları ABD'de deniz taşımacılığı sektörünü düzenleyen Federal Denizcilik Komisyonu'nun demuraj ve detention uygulamalarına yönelik "yorumlayıcı kuralı"nda (interpretive rule) önerildiği üzere sadece amaçlarına hizmet edebildiğinde uygulanmalıdır.

* **UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

Scrubber taktırmış olanlar gereksiz panik yapmasınlar...



* **ERHAN ESİNDUY**

Bildiğiniz gibi 1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla IMO'nun kükürt kurallarındaki değişiklik devreye girdi. Böylelikle dünya genelinde gemilerde yakılan yakıtlardaki kükürt oranı maksimum %0.5 olarak sınırlandırıldı, tabii ECA bölgelerindeki %0.1 sınırı hala geçerli olmak kaydıyla. Bu konu son birkaç senedir denizcilik dünyasında birçok tartışmaya yol açtı ve genel beklenti IMO'nun bu kuralı aynı "Ballast Water Treatment Systems" kuralında olduğu gibi ertelemesi yönündeydi. Ancak IMO ısrarla böyle bir erteleme olmayacağını belirtti her seferinde ve netice itibarıyla de dedikleri gibi yaptılar ve uygulama 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girdi. Şimdi bu uygulama neticesinde armatörlerin önünde üç tane seçenek belirdi:

- 1) Düşük kükürtlü yakıt kullanımı
- 2) Marine GasOil / DieselOil kullanımı
- 3) Scrubber takıp yüksek kükürt yakıt kullanımı

Bu üç şıktan hangisinin seçilmesi gerektiği tabii ki her gemiye göre bakılması gereken bir konu; yani bu şıklardan bir tanesi en doğru şık diye bir şey söz konusu değil. Buna karar verirken belli verilere bakılarak, belli değerler göz önünde bulundurulması gerekir. Nedir bu veriler / bilgiler? Şöyle sıralamak mümkün;

- a) Geminin çalışma sahası,
- b) Geminin günlük yakıt harcaması,
- c) Geminin bir yıl içerisinde denizde seyir halinde geçirdiği gün sayısı,
- d) Geminin yaşı,
- e) Düşük Kükürtlü yakıt / Gasoil Dieseloil fiyatları ile yüksek kükürtlü yakıt arasındaki ton başına fiyat farkı.

SCRUBBERCİLAR- ANTI SCRUBBERCİLAR

Bu bilgiler doğrultusunda armatörler kendilerine göre en uygun seçimi yapmaya çalıştılar. Doğal olarak ve çoğunluk birinci veya ikinci şıkkı

seçerek kurala uyum sağladılar, ancak bir kısım armatör ise üçüncü şık olan scrubber taktırmayı daha uygun buldu. İşte burada denizcilik dünyası "Scrubbercılar- Anti Scrubbercılar" olarak ikiye bölündü ve her iki grup da kendilerinin haklı olduğunu diğer gruba anlatmaya çalıştı, fakat genel anlamda her iki grup da kendi doğrularını diğer gruba kabul ettiremedi. Velhasıl bu tartışmalar her platformda futbol taraftarlarının tartışmaları gibi sürdü gitti ki, hala bu durum böyle... Tabii burada bir noktaya dikkat çekmek isterim; scrubber maliyetinden bahsederken retrofit için konuşuyoruz, yani mevcut gemiler için... Çünkü yeni inşa gemilerde zaten scrubber takılması çok çok daha mantıklı ve maliyet anlamında ucuz oluyor...

Kısaca scrubber mantığından bahsetmek gerekirse; "Bir geminin 2-3 milyon dolar masraf yapıp, scrubber taktırması matematiksel olarak mantıklı mı, değil mi?" konusuna bakmak lazım, bu da esasında çok basit bir hesaplama ortaya çıkıyor. Farz edelim sizin bir





geminiz var günde 50 mt (metrikton) yakıt yakıyor, senede 200 gün ortalama seyir yapıyor ve yüksek kükürtlü yakıt ile düşük kükürtlü yakıt arasında ton başına 200 USD fark var. Basit hesap ile gemi senede yaklaşık 10.000 mt yakıt yakıyor ve ton başına 200 USD fark ile scrubber taktırmak 2.000.000 USD bir tasarruf anlamına geliyor, bu da yapmış olduğunuz yatırımınızın bir buçuk iki senede geri geldiği anlamına geliyor. Bu hesaplamalara göre; yüksek yakıt harcaması olan konteyner gemileri (büyük gemiler günde 150 mt yakıt yakmakta), uzun seyirleri olan büyük dökmeci ve tankerler, sürekli line hatta çalışan Ro-Ro gemi sahipleri mantıklı olarak çoğunlukla scrubber taktırma kararı aldı. 2019 senesi boyunca, hatta 2020 senesinin ilk aylarında (hala devam eden projeler mevcut) bu yüzden tersanelerde ciddi bir yoğunluk yaşandı. Bu süreçte yüksek kükürt ile düşük kükürtlü yakıt arasında fiyat farkı bir dönem 350 dolarların üzerine çıktı, bu da tabii yatırımın geri ödeme müddetini ciddi şekilde kısalttı ve erken davranıp scrubber taktırmış olan armatörlerin bir kısmı bu yüksek fiyat farkından çok faydalandı doğal olarak. Sonra birden Koronavirüs devreye girdi ve tüm dünya üzerindeki hareket kısa bir süre içinde durma noktasına geldi hepimizin bildiği ve yaşadığı gibi... Tabii bundan petrol

de nasibini aldı ve birden arz fazlası sebebiyle fiyatlar inanılmaz rekor düşüş yaşadı. Öyle ki, iki yakıt arasındaki fark 350 dolarlardan 60 dolara düştü, işte bu aşamada gülme sırası Antiscrubbercılara geldi ve şu anda yaşanan tam da bu... Fakat tabii bu konu Türk denizciliğini çok yakından ilgilendiren bir konu değil esasında (buna rağmen bizim camiamızda da bu tartışma tüm hızıyla devam ediyor ilginç bir şekilde); çünkü Türkiye’de scrubber taktırmayı seçen şirket sayısı çok az. Sebebi ise scrubber takılmasını mantıklı kılan gemi tiplerinden Türkiye’de zaten çok fazla olmamasından kaynaklanıyor, onun için bu tartışma bizim dışımızda gelişen bir tartışma.

PETROL FİYATLARI BU SEVİYEDE UZUN SÜRE KALMAYACAK

Şimdi gelelim içinde bulunduğumuz duruma, şahsi fikrim bu durum geçici bir durum; yani petrol fiyatlarının buralarda uzun süre kalacağını düşünmüyorum. Bu virüsün etkilerinin geçmesiyle birlikte fiyatlar mutlaka artışa geçecektir. Yakıt fiyatlarına baktığınızda aradaki farkın kapanmasının sebebi düşük kükürtlü yakıt fiyatlarının aşırı düşmesi, yoksa yüksek kükürtlü yakıt fiyatlarındaki düşüş o kadar aşırı olmadı ve içinde bulunduğumuz bu durumdan

çıktığımızda inanıyorum ki aradaki fark tekrardan açılacak. Farkın kapanması şu anlama geldi, tabii ki yapılan yatırımların geri dönüş süresi bir nebze uzamış oldu. Bazı durumlarda, bu konu ile ilgili Wartsila’nın Egzoz Gaz Temizleme bölümünün başı Sigurd Jenssen S&P Global Platts’a verdiği demeçte; “Yüksek Kükürt – Düşük Kükürt” yakıt fiyat farkı 50 ila 100 dolar arasında kaldıkça, scrubber taktırmanın hala matematiksel olarak mantıklı olduğunu açıkladı. Bir başka benzer yorum da BLUE Insight Genel Müdürü Adrian Tolson’dan geldi. Tolson bu fiyat farkı ile 18.000 TEU’luk konteyner gemisinin scrubber taktırmasındaki geri ödemenin 1.5 yıldan 2.5 yıla çıktığını ve hala scrubber taktırılmasının mantıklı olduğunu söyledi.

Scrubber ile ilgili bir başka çok tartışılan konu ise Open Loop (Açık Loop) scrubberların dünyanın bazı limanlarında yasaklanmış olması. Fakat bu da çok sığ ve yersiz bir tartışma, çünkü bu her limanda yasak olsa bile çok bir şey fark etmez, neden? Sebebi çok basit... Scrubber size en fazla kazancı gemi açık denizde seyir halindeyken getiriyor, çünkü en fazla yakıt bu durumda tüketiliyor. Günümüzde gemilerin limanlarda kalış süreleri bilindiği gibi çok azaldı. Onun için limanda dizel oil kullanabilir gemiler rahatlıkla, ama esas kazanç denizde elde edilir ve açık denizlerde böyle bir yasak yok.

Kısaca özetlemem gerekirse, scrubber her gemi için mantıklı bir çözüm değildir kesinlikle, ancak matematiksel olarak mantıklı olan gemiler için ise kesinlikle en uygun ve en iyi seçenektir. İçinde bulunduğumuz bu dönem çok ekstra bir dönemdir, bu böyle devam etmeyecektir tabii ki ve fiyat farkı elbette 60-70 dolarlardan daha fazla olacaktır petrol fiyatlarının artmasıyla birlikte... Scrubber taktırmış olanlar gereksiz panik yapmasınlar...

*** ESKOMARINE GENEL MÜDÜRÜ**

Korona etkisinde piyasalar; bunker...



* **MUSTAFA MUHTAROĞLU**

Bunker piyasaları için 2020 yılının çok özel ve unutulmaz olacağı biliniyordu, bekleniyordu. 1 Ocak 2020'de başlayan yeni kurala uygun yakıtların kalitesi, fiyat oluşumu, bulunabilirliği ve hatta finansmanı herkes için bilinmezlerle doluydu ve açıkçası her türlü sürprize hatta şoklara çok açıktı -ki ben bunu yakıtın 650/700 dolar olduğu günlerde Deniz Ticareti Dergisi'nde yayınlanan yazımda "Bakarsınız öyle şeyler olur ki, yakıtı 300 dolara alırsınız" diyerek dile getirmiştik. Nitekim 2019 yılında 300/350 dolar bandında olan fueloil 2020'de 650/700 dolara yükseldi, bu tabii ki ciddi bir şoktu. Yakıt fiyatları iki katına çıkmıştı; hem armatörler, hem tedarikçiler için yönetmesi çok zor bir süreçti. Bu durum 2020 yılının ilk 3-6 ayında oturur diye hesaplarken bir anda iki ayrı şokla karşı karşıya kaldık.

Mart ayında dünyanın büyük petrol üreticilerinden Suudi Arabistan ile Rusya'nın çekişmesiyle petrol fiyatları bir anda çöktü. Yılbaşında 63 dolar olan Brent petrol mart ayında 22 dolara düşerek, tarihi dip noktalarından birini gördü. En son 1991 senesinde

yaşanan bu durum yaklaşık 30 sene sonra tam bir şok yarattı. Bu çerçevede yakıt fiyatları çok uzun zamandır görmediği dipleri gördü, önce 400'ler, sonra kısa sürede 300, hatta 250 dolarlara geriledi, kimi limanlarda (St. Petersburg gibi) 110/150 dolara yakıt satıldı. Pek tabii düşük petrol fiyatlarının hem bizim gibi enerji ithalatçısı bir ülke, hem de yakıt alan denizciler için iyi gibi görünebilir; ancak hangi armatöre sorarsanız sorun "yakıt bin dolar olsun navlun yüksek olsun" der. Evet, düşük petrol fiyatları, düşük enerji talebi, düşük ekonomik aktivite ve dolayısıyla daha az ticaret, daha az yük, daha az taşıma demektir. Dolayısı ile navlunlara da maalesef olumsuz etki yapmaktadır.

Düşen petrol fiyatları bir noktada hepimize tarihi bir tecrübe yaşattı. 21 Nisan günü Amerika'da petrol kontratları negatif değerlere geriledi. Aslına bakarsanız düşük petrol fiyatları bunker satıcıları için düşük risk, düşük finans maliyeti demektir. İki ay önce 650/700 dolara alıp sattığımız yakıt, nisan ayında 250/300'ler oldu, hatta nisan sonunda 200 doların altına indi 170 seviyelerine kadar geriledi.

Bu anlamda hepimiz yakıtlara çok daha az ödüyoruz, tahsil edilecek faturalar daha düşük nispeten kolay ödenebilir noktada. Bunker ticareti daha kolay yapılabilir durumda, ancak her şartta bu tip ani düşüşler tedarikçiler için stok zararları ortaya çıkaracaktır. Her ne kadar son dönemde hemen hemen tüm yakıtlar fiyat sigortasıyla emniyete alınsa da, bu çapta düşüşlerin belli zararlar yaratması doğaldır.

Daha önemli konu yukarıda bahsedilen sürecin yarattığı talep düşüşü bunker şirketlerini her zaman olumsuz etkiler. Her bunker şirketi belli bir miktara uygun dizayn edilmiştir, şimdi onda bir daralma görüyoruz ve yeni duruma uyum sağlama sancıları yaşıyoruz.

BU SÜRECİ EN AZ HASARLA ATLATMAYA ÇALIŞIYORUZ

Hemen hemen tüm petrol şirketlerinin ve petrol finansmanında aktif finans kurumlarının dile getirdiği gibi petrol fiyatının 40-50 dolar seviyesinde oluşması herkesi memnun etmektedir. Bu açıdan bakınca, yılbaşında 63 dolar olan Brent petrol fiyatının mart ayında 22 dolar olması ve bu yazı yazılırken Brent petrolün 20 dolar olması gerçek bir şoktur. Tüm paydaşlar bu süreci yönetmeye, en az hasarla atlatmaya çalışıyor. Öyle hikayeler var ki, 700 dolardan sonra 400/500 dolara bulmuşken alalım deyip, ilave şoklar yaşayanlar dahi mevcut.

Her haliyle zor bir piyasadayız ve Koronavirüs... Aynı anda ortaya çıkan bu iki büyük değişimi yönetmeye çalışan bunker piyasaları Çin'de başlayıp, aslında o bölgede biteceği tahmin edilen hatta ABD, İngiltere gibi büyük devletlerce ciddiye dahi alınmayan olay tüm dünyayı bir krize sürükledi. Ülkeler adeta kapandı, insanlar evlerden çıkartılmadı, hayat durdu, ekonomiler durdu ki; bu gerçek bir ekonomik çöküş demek... Bu şartlarda insanlar üretim, tüketim, ticaret, taşıma değil canlarını düşünür oldular. Bu büyük şok hepsinin üzerine geçti. Evet finans, emtia, denizcilik petrol krizlerini yönetebilirsiniz, ama dünyanın son 100 yılda karşılaşmadığı bu durum herkes gibi bunker piyasalarını da allak bullak etti.

2020 yılına damgasını vuran tüm bu olayların bunker piyasalarına etkisi en başta net bir talep düşüşüdür. Bu yazı yazılırken yayınlanan raporlar bunker talebinin 2020 yılında %8 düşeceğini söylüyor. Benim şahsi fikrim talep düşüşünün daha fazla olacağı, tabii buna bölgesel bakmak daha doğru. Ben bölgemizde son dönemde yaşananlara, bölge ülkelerinin ekonomilerine, genel durumlarına ve özellikle Koronavirüsün bölge

ülkelerindeki etkisine baktığımızda daha fazla bir düşüş bekliyorum. Ayrıca bölgenin en önemli oyuncusu olan Rusya'nın petrol fiyatlarının düşük gitmesi halinde yaşayacağı etkileşimi iyi hesap etmek lazım ki, yine bu yazı yazılırken Rusya ihracat vergilerini düşürüp, yeni bir pozisyon aldı. Kısacası petrol piyasaları son derece oynak seyretmektedir ve herkes için bir bilinmezlik oluşturmaktadır. Ben hayatım boyunca optimuma inandım, optimumu kovaladım; hal böyle olunca bence bunker piyasalarında

yapılması gereken ilk şey hemen arzı talebe uyumlu hale getirmektir. Herkes 2018/2019 rakamlarının ortalamasını alır ve bunu %15 küçültürse, süreci sağlıklı geçebiliriz aksi halde bu şoklardan yara almadan çıkmak mümkün değildir. 15 Nisan 2020 günü okuduğum bir makalede hali hazırda bunker piyasasından çıkışlar, satın almalar, birleşmeler konuşuluyor.

Neticeyi kimin, ne kadar dayanıklı olduğu belirleyecektir. Bu çerçevede ilk haber Singapur'dan geldi, bölgenin

üçüncü büyük ikmalcisi 24 Nisan günü iflas ilan ederek piyasaları salladı. Toplam 3.5 milyar dolara yakın borçla battığı söylenen firmanın sadece petrol kağıtlarından 800 milyon dolar kaybettiği açıklandı. İşte hepimizin çok dikkatli olması gereken bir dönemdeyiz. Herkese tavsiyemiz sağlam, dikkatli ticaret yapmak, bildikleri güçlü köklü yapıları tercih etmeleridir...

*** DTO MECLİS ÜYESİ - 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK.**

NİSAN 2020 YAKIT FİYATLARI

01.04.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	215.000	283.000	313.000
Piraeus	189.000	250.000	301.000
Malta	195.000	248.000	306.000
Novorossissk	160.000	180.000	300.000
Ceuta	199.000	248.000	292.000
Gibraltar	199.000	248.000	305.000
Rotterdam	137.000	208.000	271.000
Fujairah	180.000	245.000	405.000
Singapore	170.000	243.000	258.000
Brent 24.74			

08.04.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	240.000	288.000	318.000
Piraeus	214.000	275.000	321.000
Malta	208.000	270.000	315.000
Novorossissk	162.000	190.000	330.000
Ceuta	209.000	268.000	310.000
Gibraltar	209.000	268.000	323.000
Rotterdam	161.000	230.000	285.000
Fujairah	208.000	260.000	405.000
Singapore	195.000	260.000	275.000
Brent 32.48			

15.04.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	216.000	255.000	275.000
Piraeus	207.000	251.000	301.000
Malta	207.000	240.000	295.000
Novorossissk	176.000	190.000	322.000
Ceuta	207.000	246.000	281.000
Gibraltar	207.000	246.000	291.000
Rotterdam	163.000	201.000	248.000
Fujairah	165.000	220.000	370.000
Singapore	170.000	235.000	243.000
Brent 27.69			

22.04.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	153.000	195.000	215.000
Piraeus	150.000	173.000	210.000
Malta	160.000	180.000	227.000
Novorossissk	165.000	170.000	285.000
Ceuta	160.000	198.000	233.000
Gibraltar	160.000	198.000	233.000
Rotterdam	101.000	158.000	194.000
Fujairah	115.000	160.000	325.000
Singapore	140.000	190.000	195.000
Brent 16.99			

29.04.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	162.000	186.000	206.000
Piraeus	177.000	202.000	215.000
Malta	159.000	172.000	235.000
Novorossissk	165.000	175.000	281.000
Ceuta	165.000	182.000	227.000
Gibraltar	165.000	182.000	227.000
Rotterdam	102.000	159.000	183.000
Fujairah	130.000	180.000	330.000
Singapore	153.000	210.000	205.000
Brent 23.07			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ'NİN SON CİLDİ HAZIRLANDI

Araştırmacı yazar Osman Öndeş tarafından tamamlanmış olan “Türk Armatörleri Tarihi C.VII” Deniz Ticaret Odası neşriyatı olarak baskıya hazırlandı.



Bu eserle Türk Armatörleri Tarihi çalışmalarını sonlandırdığı ifade eden Osman Öndeş çalışmaları hakkında şu bilgileri verdi: “2014 yılında daha kapsamlı bir metodoloji ile başladığım çalışmalarımda, Türk armatörlerinin soy bilim yöntemleriyle aile bağlantılarını, bu ailelerin Türk denizciliğine yönelindikleri çoğunlukla XIX. yüzyıldan bu yana kayıtlarını tespit ettim.

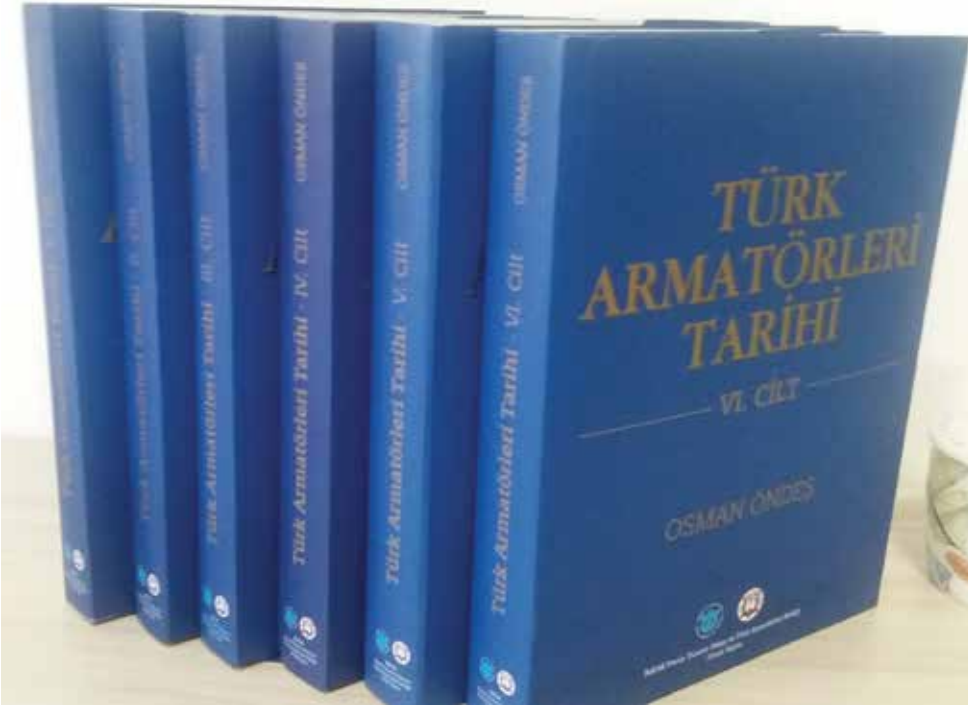
Bu alanda ailelerin vefat kayıtlarını esas alarak günümüzdeki bireylerine ulaşmayı başardım. İngiliz Tyne Built Ships ve Clyde Built Ships, Lloyd’s Register of Shipping gibi evrensel deniz ticareti arşivleri yıllarca benim kaynak ve belge bulmamda birincil sırada yer aldılar. İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörler Birliği ortak neşriyatı olan bu eserim 6 cilt olarak 2017 yılında tamamlanarak yayınlandı. Bu eserim, dünya deniz ticareti alanında kültürüne sıkı sıkıya bağlı ve bu alanda çok değerli eserler vermiş olan Yunan Deniz Ticareti tarihi çalışmalarında bile özelliği itibarıyla kıyaslandığında bir ilki meydana getirmektedir.”

2017 yılından itibaren Türk Armatörleri Tarihi araştırmalarının son çalışmalarını sürdürdüğünü belirten Osman Öndeş, bu serinin sonuncu kitabı olan C. VII’nin içeriğini ise şöyle açıkladı: “Bir yerlerde kalmış çok temel konuları ortaya çıkardım. Kapitülasyonlardan dolayı zincire vurulmuş haldeki koskoca bir imparatorluğun deniz ticareti de yabancıların tekelindeydi. 1890-1900 gibi genelleme yaparsam, o dönemde en güçlü deniz ticaret filosu Osmanlı’ya ait Midilli Adası’ndan Osmanlı reayası (Tabası) Panos Michael Courtgis’e, gemi sayısı bakımından da banker Zarifi’ye aitti. Panos Michael Courtgis’in hatıratını Midilli Adası’ndaki müzede buldum. Bu hatırat ayrıca yayımlanmıştı. Tümüyle Türkçeleştirerek eserime kattım. Tüm engellemelere rağmen hatta Marmara içindeki yolcu taşımacılığında hakim olan yabancı bayraklı vapurlarda maruz kaldıkları baskıların ıstırabını duyan birkaç aydın müteşebbisten biri olan Muallim Aziz Bey’in arkadaşlarıyla Selanik’te kurmaya yönelindikleri İttihat Osmanlı Seyr-i Sefain Şirketi’nin belgelere dayalı 53 sayfalık

risalesini Osmanlıcadan çevrilmiş olarak bu eserimde yayınladım.”

“XIX. yüzyıl başlarından gelerek Osmanlı’da tüm yelkenli gemi sahiplerini, Lloyd’s Register arşivlerini aylarca sabırla tarayarak kaydettiğini vurgulayan Osman Öndeş; “Böylece dünyada ilk defa bu yüzyıla ait Osmanlı yelkenli gemi armatörlerini, isimleriyle, memleketleriyle, sahip oldukları yelkenli ticareti gemilerini tipleriyle, bağlı oldukları limanlarıyla hayata geçirdim ve belgeledim. Bu çalışmam da dünyada bu konuda bir ilktir. Bu belge sayesinde üniversitemizin değerli araştırmacıları daha ayrıntılı çalışmalar yapabileceklerdir” dedi.

Osman Öndeş şöyle devam etti: “Kapitülasyonlar nedeniyle tüm deniz kazaları, çatma davaları İstanbul’daki yabancılar ait Supreme Court denilen mahkemelerde görülürdü. Bu mahkemelerin en önemli olanı İstanbul’daki İngiltere Sefareti’ndeki mahkeme idi. XIX. yüzyılda İstanbul Boğazı’nda meydana gelmiş çatma olaylarına ait tüm kayıtları Avustralya’daki bir üniversitenin arşivinde buldum. Bu çatma olayları için, bilgisine, deneyimlerine engin saygı duyduğum Av. Sema Yerlikaya ile görüştüm ve teklif ettim. Sema Yerlikaya çatma olaylarını hem hukuk diliyle Türkçeleştirdi ve kendi bilgi birikimleriyle yorumladı. Böylece muhteşem bir bölüm daha esere kazandırılmış oldu. Ve nihayet; ilk altı cilde yetiştiremediğimiz ve her biriyle onur duyduğum daha genç kuşak armatörlerimizin ailelerinden bu yana gelen denizcilik yaşamlarını ve bireysel olarak yaşam öykülerini kendi görüşleriyle, aile albümlerinden



aktarılan fotoğraflarla bu esere kazandırmış oldum. Sema Rabb

Cerrahoğlu, Bingül Cerrahoğlu, Saeed Rabb Cerrahoğlu, Şaban Kasaroğlu,

Sait Akbaşoğlu, Yavuz Kalkavan, Emir Sohtorik, İrfan Erdem, Levent Karaçelik, Kenan Torlak, Dadaylılar, Mustafa Muhtaroğlu, Kaptan Mehmet Tahir Sarioğlu, Kaptan Sadi Pencap, Hüseyin Kocabaş, Kaptan Enabir Can, Burak Akartaş, Abidin - Murat Gün, İlker Meşe, Yusuf Kalkavan, Pınar Kalkavan Sesel, Hakan Çendik'in yaşam öyküleri de bu eserde yer aldılar.

Eser bütününde 772 sayfadır. Önceki ciltler 300-400 sayfa gibiydiler. Hayli kalın bir cilt meydana geldi. Bir seneyi aşkın zamandır hayli yorucu bu eseri geçen sene tanıdığım Elif Özmen ve Erdal Özmen isimli sanatkar genç bir karıkocanın özverili çalışmaları sayesinde tasarımlarıyla tamamlamış oldum. Bu çalışmalarımı hiçbir telif beklentisi olmaksızın başardım ve tüm Türk denizcilik dünyasına armağan ettim. Eser, bundan böyle sizlerindir."



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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





ULUÇ KEDME *

Bereket simgesi mübarek Ramazan ayını bir kez daha karşılamanın sevinci ve mutluluğunu hep birlikte yaşamaktayız. Bu vesile ile aileniz, sevdikleriniz ile huzur, sağlık ve mutluluk içerisinde bir Ramazan ayı geçirmenizi temenni ederiz.

Temennilerimiz sonrasında piyasalara bakacak olursak; Covid 19 salgınının tüm dünyada devam etmesi ve henüz çözümlenememesi sebebi ile piyasalarda durağanlığın daha da ciddi anlamda kendini göstermekte olduğuna şahit olmaktadır. Birçok ülkede sokağa çıkma yasağı olmasının yanında, diğer ülkelerde de henüz hayat normal akışına dönememiş ve kısa vadede de böyle bir beklenti gözükmemektedir.

Deniz taşımacılığında kayıplar ciddi boyutlara geldi

Ekonominin en önemli yön gösterenlerinden biri olan deniz taşımacılığına baktığımızda, kayıpların ciddi boyutlara geldiğinden bahsetmemiz yanlış olmayacaktır. Endeksleri incelediğimizde bunun etkilerini özellikle altı ay öncesi, diğer bir deyişle marketin iyi olduğu dönem ile mukayese ettiğimizde Baltık Supramax/Handysize ve Kuruyük endekslerinde %60 üzeri düşüşleri gözlemlemekteyiz. Özellikle Handysize ve Supramax endekslerinin bir ay öncesi ile dahi mukayese ettiğimizde kayıpların %40'ı aşkın olduğundan bahsedebiliriz. Ülkelerin tamamen olmasa dahi kısmi olarak normal hayata dönmesi ticarete az da olsa kırırdanmaya sebebiyet vermesi olasılığı dolayısı ile oldukça önem teşkil etmektedir. Bu sebeple birçok ülke mayıs ayının ilk haftasından itibaren yavaş yavaş sosyal mesafenin korunduğu, gerekli tedbirlerin alındığı bir düzende normal hayata kademeli geçiş yapmayı planlamaktadır.

Brent petrol tarafında ise; gerek stokların fazlalığı, gerek petrol üretici ülkeler arası anlaşmazlıklar ve özellikle talebin ciddi oranda düşmesi sebebi ile 20 sene öncesinde görmüş olduğumuz seviyeleri tekrardan test ederek 19 dolar civarından dönmüştür ve 20

dolar seviyelerinde seyirini devam ettirmektedir.

Hurda fiyatlarında ise başta Hindistan olmak üzere hurda gemi söküm sahalarının yoğunlukta olduğu ülkelerdeki sokağa çıkma yasakları sebebi ile demir çelik üretim/ithalat/ ihracatındaki yavaşlamalardan sebep bir düşüşten söz etmek yerine fiyat verilmediğini söylememiz daha doğru olacaktır. Bu sebeple şu an için herhangi bir aralıktan bahsetmek mümkün değildir. Hindistan Bölgesi'nde özellikle sosyal mesafenin korunduğu, tedbirlerin alındığı şekilde bazı gemi söküm tersanelerine söküm müsaadesi verilerek denemelerin yapıldığını söylememize karşın, özellikle Ramazan ayının da gelmesi sebebi ile Hindistan/Pakistan ve Türkiye'de işlerin her sene genelde yavaşladığını da düşünürsek kısa vadede normale dönüşün olabileceğinden bahsetmek oldukça güç gözükmemektedir.

Yukarıda bildirmekte olduğumuz belirsizlikler ile birlikte uçuş yasakları, karantina süreleri derken, gemi alım-satım piyasalarının beklenenin üzerinde etkilendiğini ve beraberinde gemi fiyatlarına negatif yönde etki ettiğini söyleyebiliriz.

NİSAN 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
YVONNE	56.557	2008	JAPAN	BULK	NA	9,50
PACIFIC LEGEND	32.701	2010	CHINA	BULK	NA	6,00
SBI JAGUAR	63.514	2014	CHINA	BULK	NA	16,20
AFRICAN BARI BIRD	63.479	2017	JAPAN	BULK	NORWEGIAN	24,50
BRIDGEGATE	53.477	2010	JAPAN	BULK	NA	10,10



SHAH	36.490	2010	KOREA	BULK	NA	8,90*
UMM AD DALKH	36.490	2011	KOREA	BULK	NA	8,90*
MEDI HONG KONG	82.790	2006	KOREA	BULK	QATAR	9,25
ARRILAH-I	36.490	2002	KOREA	BULK	NA	8,90
LABRADOR STRAIT	34.126	2010	KOREA	BULK	NA	6,85
DREAM CORAL	181.249	2015	JAPAN	BULK	GREEK	36,60*
DREAM CANARY	180.528	2015	PHILIPPINES	BULK	GREEK	34,90*
LUZERN	50.363	2002	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	5,70
SINOKOR TOKYO	10.935	1999	CHINA	CONT.	NA	NA
KOTA PANJANG	132.791	2017	CHINA	CONT.	TAIWAN	*
WAN HAI 805	132.000	2019	CHINA	CONT.	TAIWAN	*
						186,60
NILEDUTCH BREDA	48.044	2014	CHINA	CONT.	DENMARK	NA
SAXONIA	41.850	2003	POLAND	CONT.	NA	5,80
FILOXENIA	23.200	2020	CHINA	CONT.	JAPANESE	NA
AL YASRA	12.512	2009	KOREA	CONT.	KOREAN	6,50
ESTHER	36.939	2005	KOREA	TANKER	INDONESIAN	9,00
RIBE MAERSK	34.806	2004	CHINA	TANKER	INDONESIAN	8,00
CAP DIAMANT	160.044	2001	KOREA	TANKER	NA	21,00
ADVANTAGE SKY	156.658	2010	CHINA	TANKER	UK	18,80
MERCINI LADY	46.678	2004	CROATIA	TANKER	SINGAPOREAN	11,50
CAPE DURANGO	12.834	2010	KOREA	TANKER	NA	7,30
MOGRA	150.709	2000	JAPAN	TANKER	VENEZUELA	17,00
INYALA	40.037	2008	KOREA	TANKER	EUROPEAN	13,00
RHINO	39.710	2010	KOREA	TANKER	EUROPEAN	15,00
NYALA	11.276	2007	TURKEY	TANKER	NA	13,00
GRACE RIVER	49.996	2002	JAPAN	GAS	VIETNAMESE	34,50
HULL 5476	320.000	2021	KOREA	TANKER	BELGIAN	93,00
NEGISHI MARU	106.650	2005	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	15,50

***Enbloc satışı ifade eder**

ÜLKE	HURDA FİYATLARI NİSAN 2020		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ NA	US\$ NA	US\$ NA
HİNDİSTAN	US\$ NA	US\$ NA	US\$ NA
PAKİSTAN	US\$ NA	US\$ NA	US\$ NA
TÜRKİYE	US\$ NA	US\$ NA	US\$ NA

NİSAN 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
MINXI	43.246	7.955	1994	BULK	BANGLADESH	342
NEW JOY	149.297	18.147	1998	BULK	BANGLADESH	372
ARISO	49.889	10.000	1996	BULK	INDIA	385
GO PHOENIX	4.500	NA	2013	OFFSHORE	NA	NA
IRON MAN	2.800	NA	1985	OFFSHORE	NA	NA
SHAGANG GIANT	306.902	39.462	1993	BULK	INDIA	370
USOLIE	68.788	10.243	1990	BULK	PAKISTAN	379
ISA GLORY	23.796	5.447	1983	BULK	BANGLADESH	NA
PRATO	44.128	8.948	1996	TANKER	INDIA	NA
DIVA	18.012	5.937	1980	TANKER	INDIA	215
TG APHRODITE	33.709	10.817	1999	CONT.	INDIA	420
SINOKOR YOKOHAMA	11.031	4.768	2000	CONT.	INDIA	403
SANTIAGO PEARL	41.649	10.970	1985	GENERAL CARGO	INDIA	384
İBRAHİM SİMSEK	5.586	2.540	1983	GENERAL CARGO	TURKEY	NA
DALLAS	4.145	NA	1978	GENERAL CARGO	TURKEY	NA
VLADİMİR BRODYUK	1.796	3.471	1982	FISH	INDIA	NA

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

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

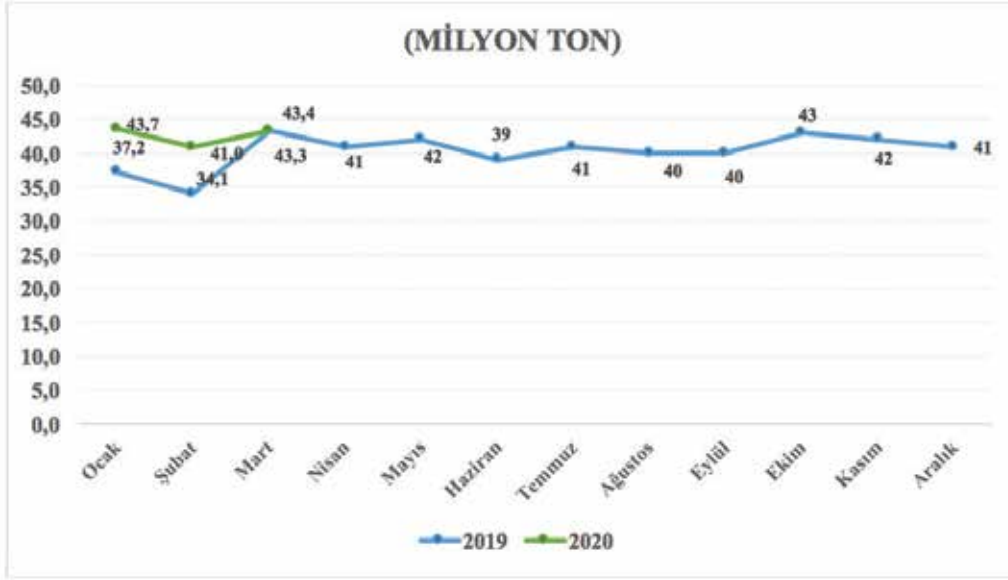
T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



2019 - 2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,28 düşüş göstererek 43.280.440 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi – Mart 2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,53 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,4 azalarak 12.092.311 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,61 azalarak 20.063.524ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,53 azalarak 32.155.835ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Mart	2019	12.263.749	-1,40%	20.392.256	-1,61%	32.656.005	-1,53%
	2020	12.092.311		20.063.524		32.155.835	
Ocak - Mart	2019	32.144.936	7,33%	52.978.328	13,48%	85.123.264	11,16%
	2020	34.501.608		60.117.933		94.619.541	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

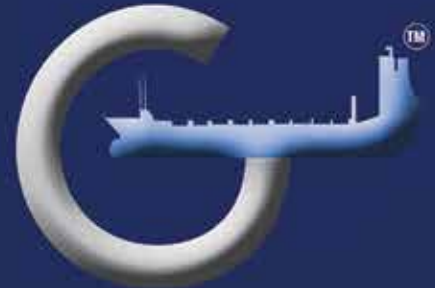


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır.Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



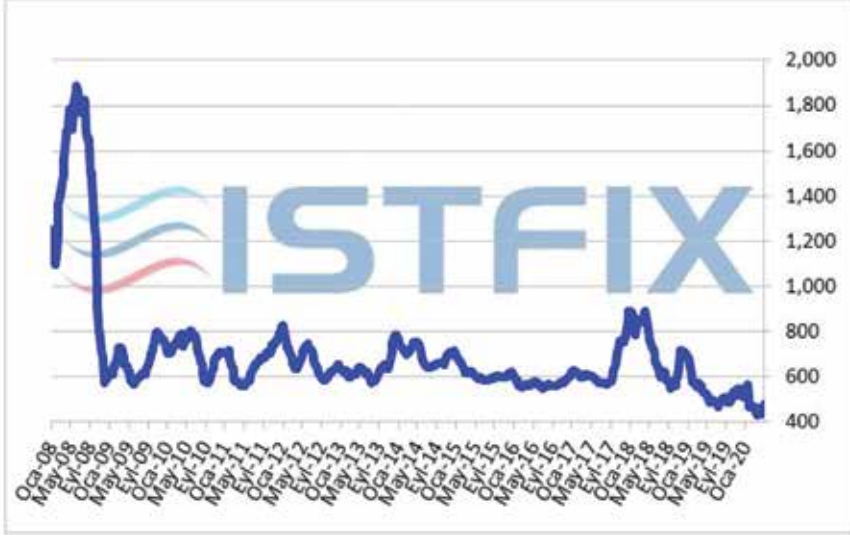
Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



27.04.2020

08. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi, yüzde 20'nin üzerinde düşüş kaydeden petrol fiyatlarına benzer şekilde gerileyen yakıt maliyeti sayesinde bu hafta bir kez daha "teknik" artış kaydetti. Endeks 478 puana yükseldi ve böylelikle üst üste üçüncü hafta itibariyle artış kaydetmiş oldu.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Bloomberg'in ekonomistlerle yaptığı bir ankete göre avro bölgesi bu sene yüzde 5 daralabilir. İlk yarıda ise beklentiler daralmanın çok daha şiddetli olacağı ve yüzde 10'u bulacağı yönünde.

Birleşik Devletler'de sanayi üretimi Mart ayında yüzde 6,3 daraldı ve 1946 yılından beri en sert düşüşe imza attı. Daralmada en büyük etkenin koronavirüs ile mücadele tedbirleri olduğu ifade edildi.

Koronavirüs'ün küresel çapta etkisi deniz ticaretinde de kendini gösteriyor. Rotterdam limanı üzerinden gerçekleştirilen ticaret, ilk çeyrek dönemde geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 9,3 gerilemiş bulunuyor.

Sadece kuru ve dökme yükteki düşüş yüzde 13,9'u bulurken limanda 16,74 milyon ton kuru yük elleçlendi.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları tarihi bir hafta gördü. Mayıs kontratları teslim alınamadığı ve petrol stokları şiştiği için Batı Teksas tipi ham petrol Pazartesi ve Salı günü ilk kez "0" noktasının altında el değiştirdi. Daha sonraki günlerde Batı Teksas tipi ham petrol toparlanarak haftayı 17 dolar/varilden kapattı. Brent ise 21 dolar/varilden haftaya nokta koydu.

Türkiye geçen hafta plastik, lastik, ahşap, seramik, cam ve metal ürünlerin ithalatına ek vergiler getirdi. Öte yandan tahıl ve bakliyat ithalatını ise gevşetecek önlemler açıkladı. Türkiye 1 milyon ton buğday, 700.000 ton arpa, yine 700.000 ton mısır ve 100.000 ton pirinç için ithalat vergilerini sıfırladı. 100.000 tonluk ek sıfır vergili ithalat tonajı da bakliyat için ayrıldı. Pandemiye rağmen Uluslararası Tahıl Konseyi'ne göre (IGC) küresel tahıl üretimi bu sene 2,2 milyar ton ile rekor kırabilir. Nisan ortası

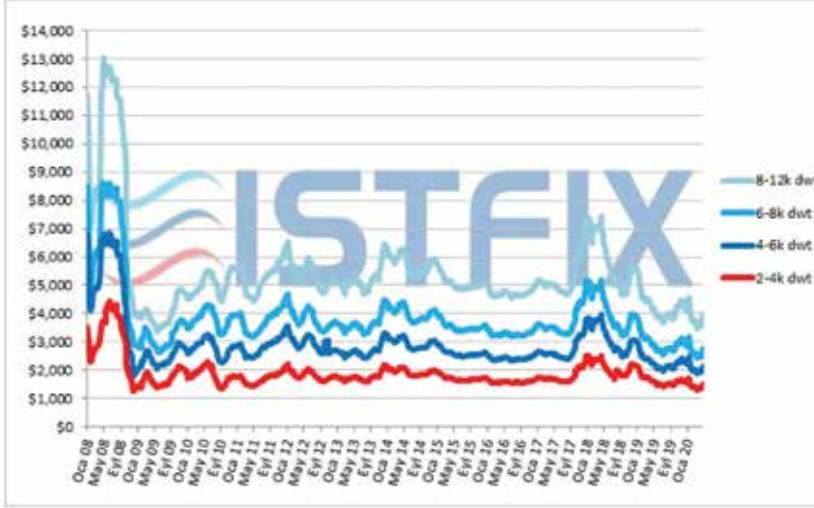
itibariyle Rusya'nın evvelce getirilen 7 milyon tonluk tahıl ihracat kotası dahilinde 1,2 milyon tonluk tahıl ihraç ettiği raporladı. Buna göre Rusya'nın yeni hasat yılının başlangıcı olan 1 Temmuz 2020'ye kadar 5,8 milyon ton ihraç kotası kalmış oldu.

Türk çimento üreticileri ihracatlarını 2020'nin ilk çeyreğinde arttırmayı başardı. Türk Çimento Müstahsilleri Birliği'ne (TÇMB) göre yılın ilk üç ayında çimento ihracatı yüzde 57,1 artarak 3,8 milyon ton; klinker ihracatı ise yüzde 51 artarak 4,2 milyon ton seviyesinde gerçekleşti.

Hindistan geçen hafta 750.000 ton üre ihalesini tamamladı ve küresel olarak fiyatları destekledi. Ana tedarikçi Mısır oldu. Hindistan'ın önümüzdeki ay içinde ek 750.000 ton üre ihalesine çıkacağı raporlanıyor.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,495	2,137	2,767	3,971
Geçen Hafta	1,423	2,034	2,634	3,780
Geçen Ay	1,385	1,981	2,564	3,681
Geçen Yıl	1,589	2,215	2,868	4,117



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P ve HURDA

Gemi alım satım piyasaları bu hafta da sessizdi.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
800	FERRO-SILICON	CHERNOMORSK-VARNA	800/800	26.25
2,000	STEEL PRODUCTS	NEMRUT-EC GREECE	1000/1000	13.00
2,500	STEEL PLATES	THESSALONIKI-MARMARA	1200/1200	13.00
3,000	CEMENT IN BB	SAMSUN-IZMAIL	1000/1000	13.00
3,300	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-HAIFA	1000/1000	28.50
3,500	WHEAT (47')	BERDYANSK-MARMARA	1000/1000	16.00
3,500	CEMENT IN BB	UNYE-KHERSON	1500/1500	11.00
4,000	DEBARS	ISKENDERUN-ALEXANDRIA	1500/1000	13.00
4,000	STEEL COILS	EREGLI-GALATZ	1500/1500	14.00
4,200	MINERALS IN BB	LARYMNA-CONSTANTA	700/800	15.00
4,500	GRAIN (45')	CONSTANTA-HUELVA	1500/1500	28.00
5,000	UREA	ABUQIR-SETUBAL	2500/2000	21.00
5,000	ALUMINIUM INGOTS	NOVOROSSIYSK-TEKIRDAG	2000/1500	14.00
5,000	IRON ORE	ISKENDERUN-GALATZ	2500/2500	12.25
5,000	ALUMINA	TULCEA-BANDIRMA	1250/5000	11.00
5,000	CORN	BRAILA-MARMARA	1500/1500	12.00
5,000	CORN	RENI-NAPLES	1500/1500	19.00
5,000	MINERALS IN BB	GULLUK-KHERSON	1500/1500	9.50
6,000	STEEL COILS	BREMEN-EGYPT MED.	2000/1500	31.00
8,200	STEEL COILS	ZONGULDAK-TARRAGONA + ALICANTE	3000/2000	18.00
10,000	WHEAT (45')	MARIUPOL-BARI	2000/2500	22.00

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 geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

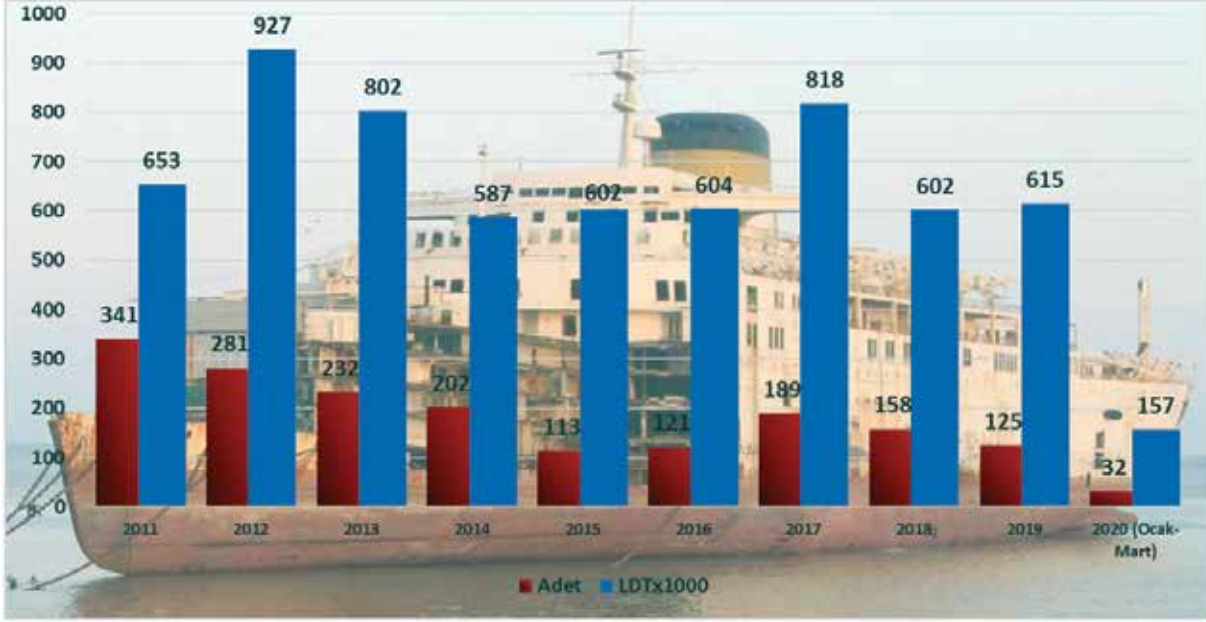
TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK - MART 2020

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
2	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
3	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	01.02.2020
4	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	06.03.2020
5	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	03.02.2020
6	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	03.02.2020
7	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
8	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
9	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	09.01.2020
10	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	09.01.2020
11	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
12	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	06.02.2020
13	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
14	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
15	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
16	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
17	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
18	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
19	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
20	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	01.02.2020
21	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
22	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
23	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
24	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
25	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
26	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
27	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	04.02.2020
28	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
29	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
30	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
31	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020
32	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK		2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020

Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Mart 2020 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Clarksons Research Services

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM

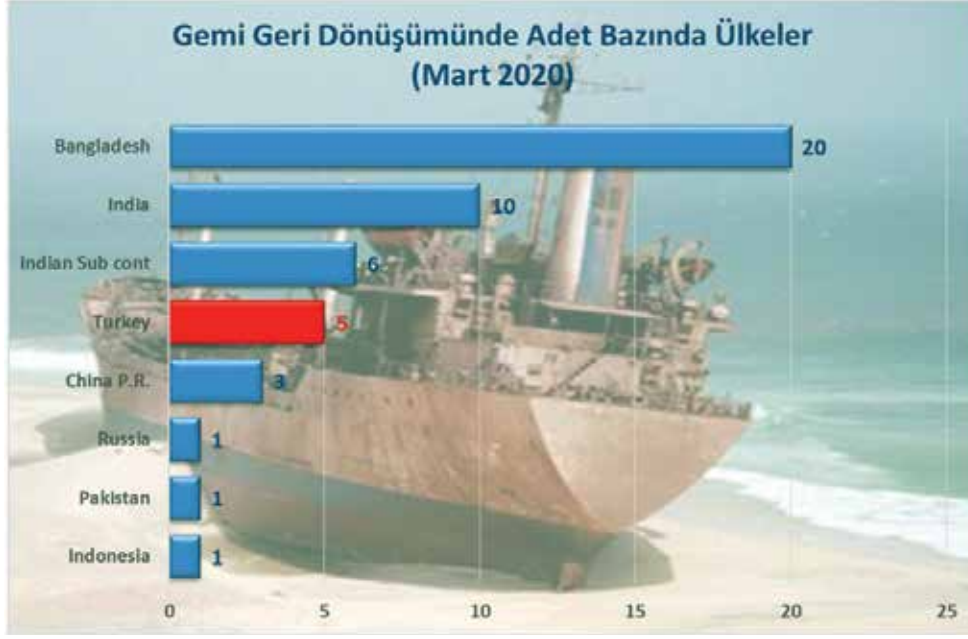


Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	4	29,0	8.666				1	35,0	2.800
Asp.& Bit.							1	13,0	5.988
Bulk	7	25,0	832.697	13	22,8	1.459.778	10	24,8	1.042.766
Cable Layer	1	41,0	5.717						
Chem & Oil	4	33,3	70.688	3	27,0	87.566			
Chip	3	25,3	145.631				1	24,0	49.889
Container	3	23,0	177.550	7	25,4	174.490	6	22,8	101.160
Diving Spt							1	35,0	2.500
Ethy/LPG	1	30,0	9.490						
FPSO				1	34,0	275.045			
GCargo	1	35,0	8.863	2	35,0	3.126	3	42,3	14.205
LNG	1	41,0	72.650						
LPG							2	34,5	14.545
Maintenance	2	38,5	2.132	1	40,0	1.224			
Methanol				1	26,0	31.069			
MPP	1	23,0	7.207	4	34,3	46.537	3	26,0	50.148
MSV	1	46,0	1.386						
Open Hatch				4	26,3	118.184	1	35,0	41.649
Ore	1	29,0	289.470	1	25,0	278.157	2	26,5	605.347
Ore/Oil				3	40,3	10.063			
Pass	1	43,0	180						
PCC							1	33,0	2.538
Products	5	33,4	116.796	8	38,6	147.476	5	29,0	63.747
PSV	1	18,0	4.015						
Reefer	1	36,0	6.376						
Rfr Fish C.				1	33,0	1.749	1	25,0	510
Rfr/Pallets	1	35,0	3.520						
Ro-Ro	1	42,0	4.250						
Ro-Ro/Lo-Lo							1	35,0	7.130
Seis. Survey	1	48,0	600				1	40,0	1.375
Shuttle	1	21,0	126.183						
Suct. Dredger				1	50,0	1.944			
Tanker	1	38,0	5.351				2	38,5	35.987
Training Ship							1	45,0	2.169
TSH Dredger	1	42,0	1.419				2	57,5	3.520
Tug	1	43,0					2	28,5	226
Utility	1	43,0	836				1	46,0	770
Genel Toplam	46	31,3	1.126.171	50	30,1	2.636.408	48	30,7	2.048.969

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)



820 Ton Travel Lift



Akdeniz Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Adres : Yumurtalık Serbest Bölge Ceyhan – ADANA

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

Fax : +90 322 634 22 30

E-Posta : nmetina@akdenizshipyard.com

www.akdenizshipyard.com

reliable partner!"



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



Tüm dünyayı etkisi altına alan **COVID-19 salgını kapsamında** alınan tedbirler doğrultusunda, siz değerli işbirlikçilerimizin, çalışanlarımızın ve çalışanlarımızın ailelerinin sağlığı, bununla beraber bakanlık, liman başkanlıklarının tedbir kapsamında aldığı kararlar neticesinde **eğitim ve bahar dönemi tatbikatlarımız iki (2) ay** süre ile ertelenmiştir. Dünyanın ve ülkemizin yaşadığı bu zorlu dönemi, hep birlikte en kısa zamanda atlatacağımız inancı ile tedbirli ve sağlıklı kalmanızı temenni ederiz.

MOST Denizcilik Ailesi



ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

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

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik



**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

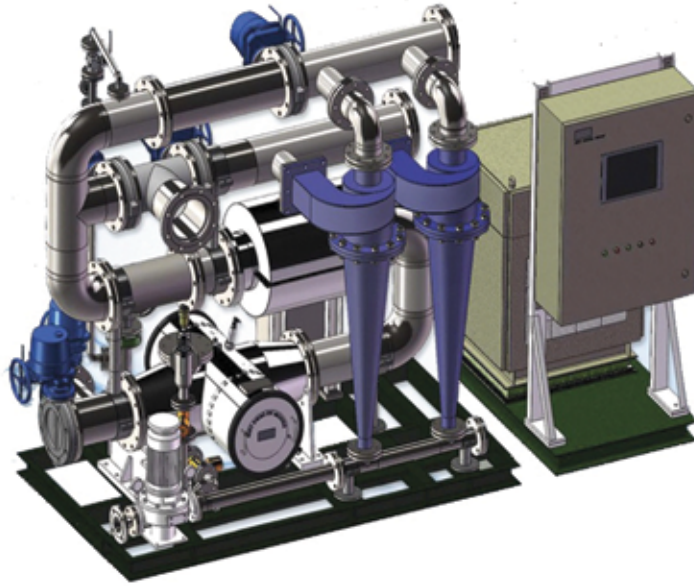
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

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

