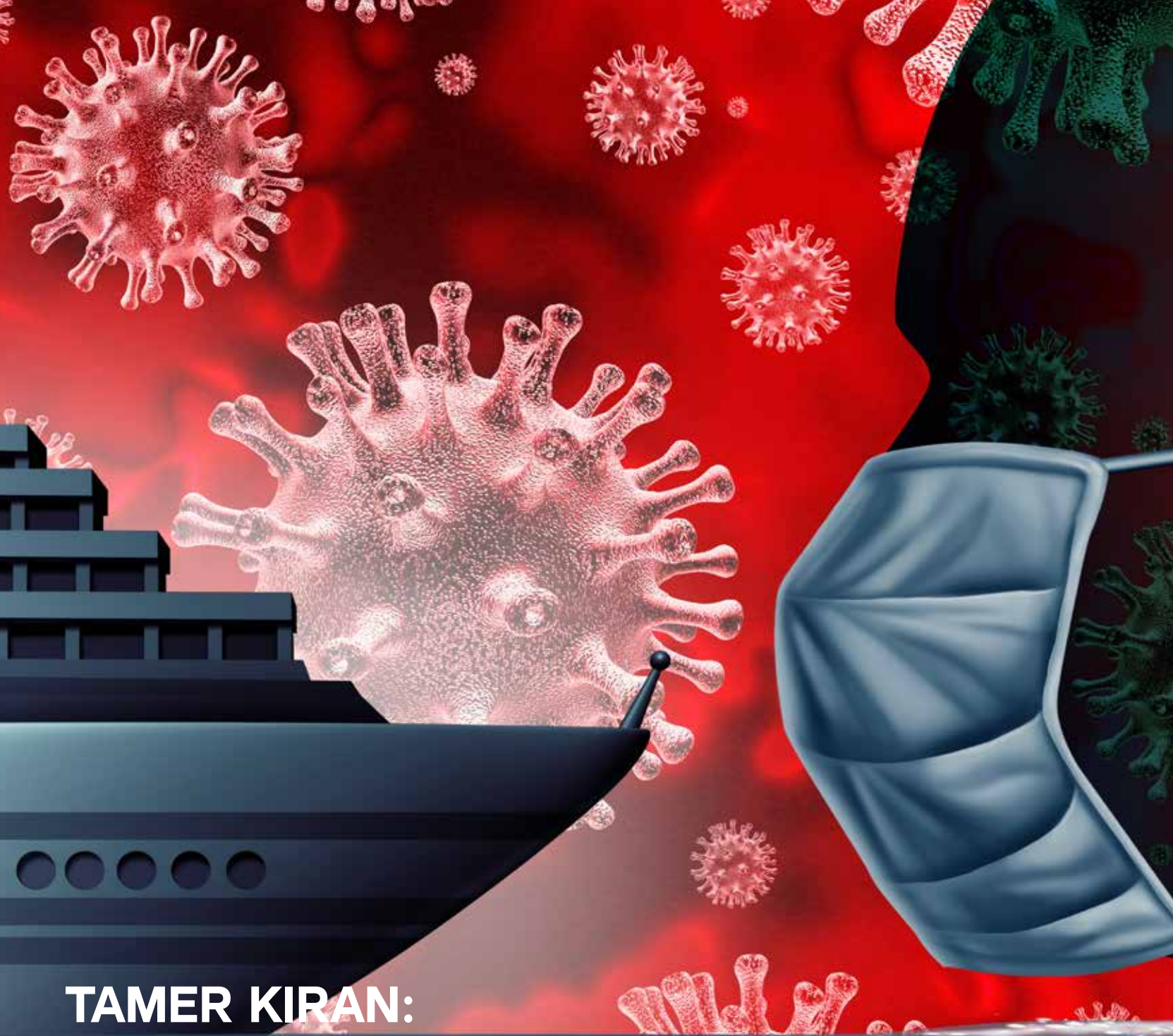


İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2020



TAMER KIRAN:

HER KIŞIN ARDI BAHARDIR!

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.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



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

MUSTAFA GEZER

2011 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 36

NİSAN 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



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

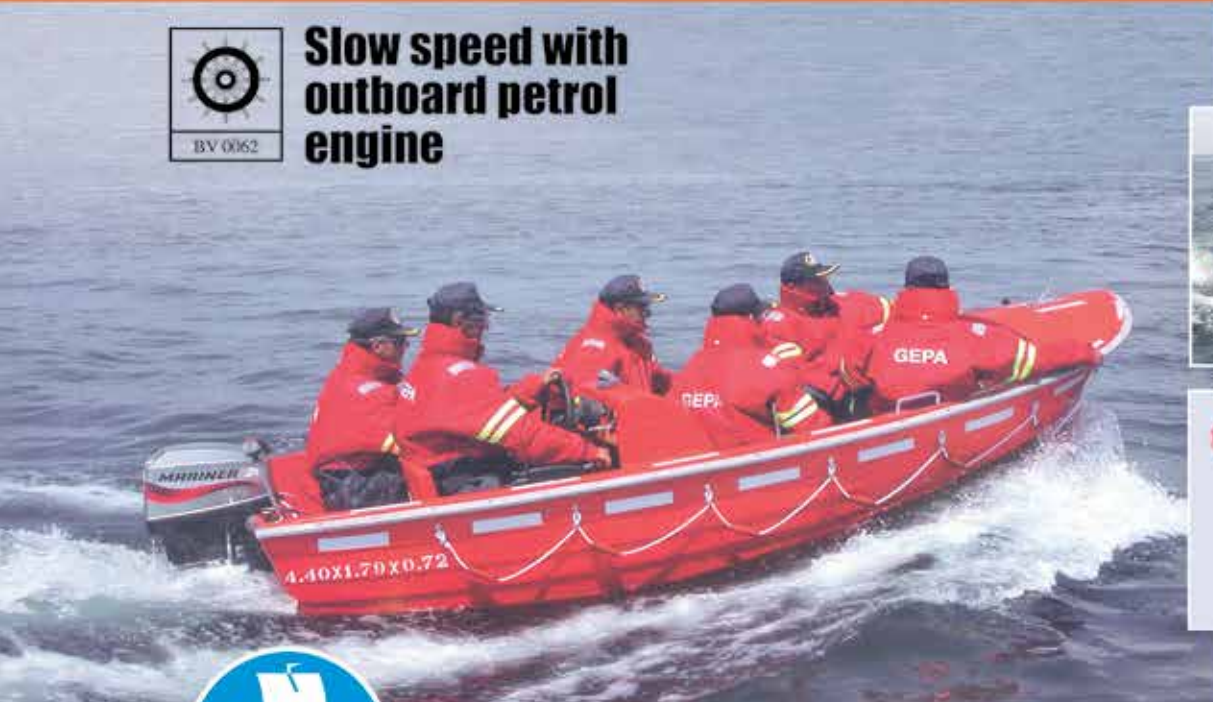


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**

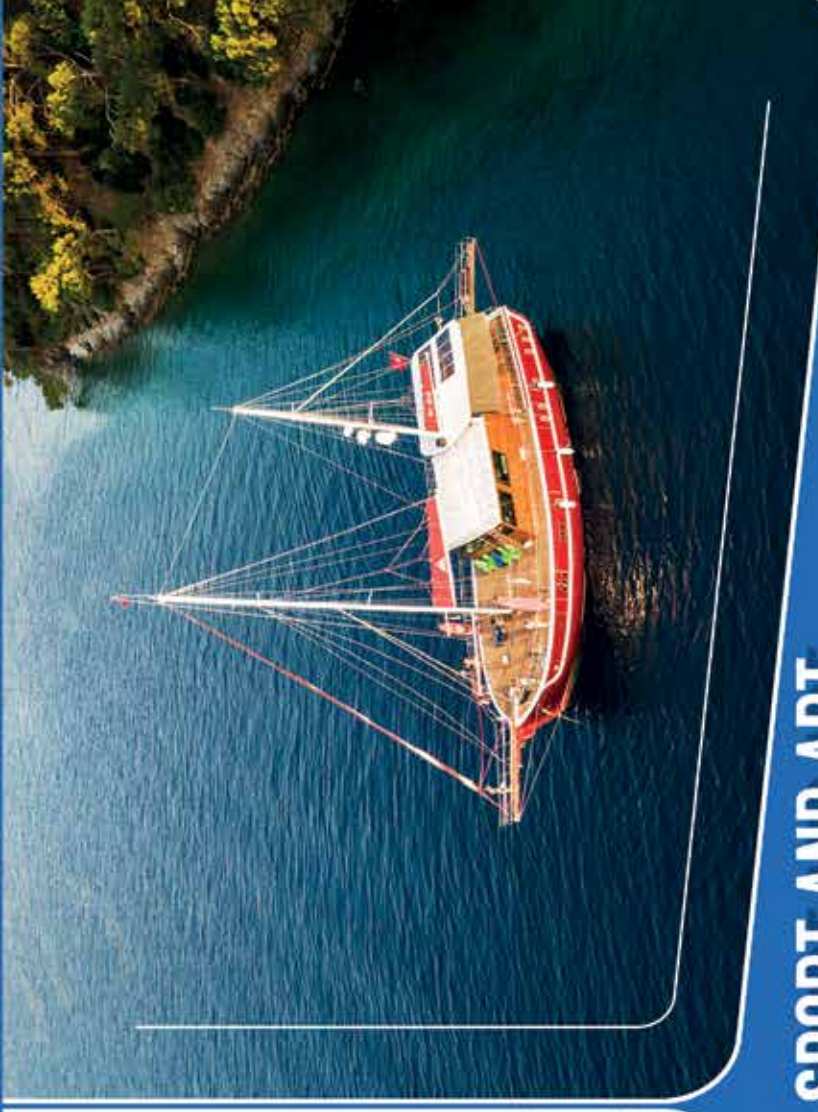


Slow speed with
outboard petrol
engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

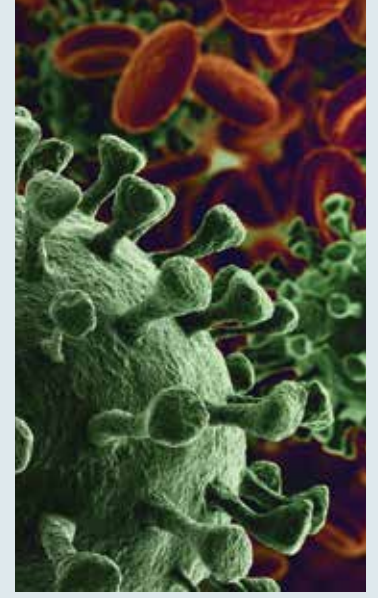


SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



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

58

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	62
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





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



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabağçe Altı) Tuzla / İstanbul
Tel: +90 216 494 20 00 / 01/ 446 11 04
Fax: +90 216 494 20 03 / 446 12 88
GSM: +90 530 505 24 56
www.urkmezsacdemir.com
info@urkmezsacdemir.com
satis@urkmezsacdemir.com

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

GEMİ SACI
A GRADE, AH36, DH36, EH36
HOLLANDA PROFİLİ
PROFİL DEMİRLERİ
RASPA BOYA SA/2,5
CNC KESİM/BÜKÜM

Her kışın ardı bahardır!

Dünyaya bir kabus gibi çöken koronavirüs (Covid-19) salgınıyla mücadelenin en yoğun olduğu günlerden geçmekteyiz. Gönüllü veya zorunlu karantina uygulamaları sebebiyle dünyada günlük hayat adeta durma noktasına geldi.

Davranışlarımızı değiştiren, endişelerimizi ve kaygılarımızı doruğa ulaştıran bir virüsle topyekûn mücadele ediyoruz. Dünyanın dört bir yanından her gün gelen ölüm haberleri morallerimizi bozuyor. Bir tarafta sevdiğimizizi,

mücadelelerini sürdürüyoruz. Özverili ve fedakar çalışmalarıyla bu mücadelenin en ön safında yer alan başta doktor, hemşire, sağlık çalışanlarımız olmak üzere tüm görevlilerimize saygı, minnet ve şükranlarımızı sunuyoruz.

Bu zorlu mücadelede bizlere de önemli görevler düşüyor. Alınan her önlemin, bizim, yakınlarımızın, geleceğimizin güvencesi çocuklarımızın sağlığı için olduğunun farkına vararak, sorumlu hareket etmemiz, fedakarlık yapmamız



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

yakınlarımızı diğer tarafta işimizi kaybetme korkusunu derinden yaşıyoruz.

Öncelikle bilmeliyiz ki; Türkiye en başından itibaren bu hastalıkla ilgili gelişmeleri yakından izleyen, tedbirlerini de süratle alarak, hayata geçirmiş ülkelerin başında geliyor. Yakın zamana kadar ülkemizi bu kabustan uzak tutmayı başarabildik. 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

gerekiyor. Bilim insanları, temizlik kurallarına azami riayet edilip, sosyal hareketlilik ne kadar azaltılırsa, virüsün yayılma hızının ve dolayısıyla yol açtığı tehdidin o derece düşük olacağı yönünde hemfikirler. Bizler de önümüzdeki 2-3 haftalık süreci bu uyarılara maksimum riayet ederek yaşamak zorundayız. Bu günlerde panik havası yaşamadan önlemleri en üst seviyeye çıkarmak, şüphesiz ki en doğru davranışların başında geliyor.

Geldiğimiz noktada; artık her şeyden önemlisi insan sağlığıdır. Şimdi her

türlü ticari kaygıdan önce halkımızın sağlığını korumaya ve virüse karşı amansız mücadeleye odaklanmamız gerekmektedir. Salgının ilk çıktığı ve binlerce kişinin yaşamını yitirdiği Çin'de, alınan sıkı önlemler sonucu yeni vaka sayısındaki düşüş ve hastalığın baskılandığı yolunda gelen haberler, morallerimizi yükseltmektedir.

Diğer taraftan, ekonomi yönetimimiz de kriz tedbirlerini belirledi. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğindeki hükümetimiz, salgının ekonomik etkilerini azaltmak için Ekonomik İstikrar Kalkanı paketini açıkladı.

Paket, dünyanın içinde bulunduğu ekonomik konjonktür dikkate alındığında, birçok kesimin beklediği fevkalade önemli destekler içeriyor. Dinamik bir yapıya sahip olan paket ile zaman içinde ihtiyaç duyulan alanlarda yeni paketler, yeni adımların da devreye gireceğini bizzat Hazine ve Maliye Bakanımız Sayın Berat Albayrak açıkladı.

Nitekim son birkaç gündür kamu bankalarının ilan ettiği kolaylık ve ertelemelere diğer özel bankaların da iştirak etmeye başladığını memnuniyetle görmeye başladık.

Geçmişimize baktığımızda ülke olarak buna benzer birçok badirenin üzerinden başarıyla geldiğimizi görüyoruz. Zorlu günlerden geçerken mücadele gücümüzü, moral motivasyonumuzu ve birlik, beraberlik duygumuzu yüksek tutmaya özen göstermeliyiz.

Bilindiği üzere ekonomide sadece bize özel bir düşüş yaşanmıyor. Bütün dünya yeni şahit olduğu bu olayı nasıl yöneteceğini bulmaya çalışıyor. Şu an için en önemli konu salgının kontrol altına alınmasıdır. İnanıyorum ki, salgının kontrol altına alınmasından sonra ekonomik kayıplar hızla telafi edilecek, çok hızlı bir düzelmeye olacaktır. Ülkemiz de bu zorlu süreci mümkün olabilecek en az hasarla atlatarak, normale dönecektir.

Unutmayalım ki her kışın ardı bahardır!

Allah, devletimizi her türlü musibetten korusun, milletimize sağlık versin..



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





TÜRK LOYDU



TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com



MECLİS'İN GÜNDEMİNDE EKONOMİ VE KORONA VİRÜS VARDI

Mart ayı Olağan Meclis Toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın 24. Meclis Oturumu'nu açmasıyla başladı. Toplantıda Piri Reis Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölüm Başkanı Prof. Dr. Taner Berksoy ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan birer sunum yaptılar.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - EMİN EMİNOĞLU - SALİH ZEKİ ÇAKIR - ARİF KENAN TÜRKANTOS

Gündeme başlamadan önce İdlib şehitlerimiz anısına bir dakikalık saygı duruşu gerçekleştirildi. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır "8 Mart Dünya Kadınlar Günü vesilesiyle kadınlarımızın Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum" diyerek, meclis üyelerinden Mustafa Muhtaroğlu'na da IBIA (Uluslararası Bunkerciler Derneği) Yönetim Kurulu'na yeniden seçilmesinden dolayı tebrik etti. Sonrasında ise Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen, sektörde vefat edenlerin isimlerini okudu.

Meclis Katip Üyesi Serhat Barış

Türkmen şöyle devam etti: Odamız üyesi Şenol ve Birol Naiboğlu'nun babası Odamız yönetim kurulu üyesi Adnan Naiboğlu'nun amcası Faik Sami Naiboğlu; Odamız eski meclis üyelerinden Asaf Güneri'nin ablası Zihni Denizcilik ve Ticaret Yönetim Kurulu Üyesi Naciye Güneri Mergen, Odamız üyesi Efe Denizcilik Sanayi Ticaret ve Can Marin Denizcilik ve Dış Ticaret Yönetim Kurulu Başkanı Cengizhan Göle'nin oğlu Can Göle, Odamız Üyesi Çetinkaya Transport ve Ticaret Ortağı Abdullah Çetinkaya vefat etmiştir. Hepsine Allah'tan rahmet diliyorum."

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da ölenlere rahmet ve ailelerine baş sağlığı diledikten sonra gündem maddelerine geçildi.

OCAK AYI MİZANI VE 2019 YILI BİLANÇOSU ONAYLANDI

Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen 2020 Ocak ayı mizanını okudu ve meclis tarafından mizan onaylandı. Hemen ardından 2019 yılı bilançosu ve kesin hesabının onaylanmasına geçildi. Komisyon başkanı Aygün Özgen'in bilanço ve kesin hesabı okumasının ardından



TAMER KIRAN

“Odamızın mart ayı meclis toplantısına hoş geldiniz. Hepinizi şahsım ve yönetim kurulu adına sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Faaliyetler sunulurken gözüme çarptı, aynı tepkiyi de aldım salondan.

Onun için açıklama ihtiyacı hissettim. İzmir’e gittiğimiz gece maalesef o hain saldırı meydana geldi ve sabah dörde beşe kadar televizyondan onu takip ettim. Dolayısıyla ondandır ki yüzüm ve konuşmam moral bozukluğunu yansıtıyor. Ama hakikaten çok kötü ve büyük üzüntü duyduğumuz bir geceydi.”

Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: “Maalesef ülke olarak zor günlerden geçiyoruz. Mübarek 3 ayların habercisi Regaip Kandili’ni idrak ettiğimiz gecede Suriye İdlib’de askerimizin şehit olduğu haberini almanın yasını yaşadık. Rejim güçlerinin alçakça saldırısıyla şehit olan askerlerimize Allah’tan rahmet, yaralı Mehmetçiklerimize acil şifalar diliyorum. Ailelerinin ve milletimizin başı sağ olsun.”

Tamer Kiran, “Cumhuriyet tarihimiz boyunca milli güvenliğimize yönelik en ciddi tehditlerin yöneltildiği günlerden geçiyoruz. Her zamankinden daha çok milli birlik ve beraberliğimizi muhafaza etmek zorundayız. Milletimizin bu olaylar karşısında kenetlendiğini, büyük memnuniyetle müşahede ediyoruz. Vatandaşlarımız şehitlerine sahip çıktı, ortak bir duruş sergiledi, devletin arkasında olduğunu gösterdi” dedi.

Türk iş dünyasının temsilcileri olarak



AHMET AYGÜN ÖZGEN

burayı önceki Ticaret Odası Yönetimi ile satışı için görüşmeye başlamıştı. Şimdi 656 bin Lira bir değer tespiti yapılarak tebliğ edildi eski malikine, eski başvuruca. Onlar da bize konuyu ilettiler. Biz de buranın alınarak, Bodrum şubemize tam dört dörtlük bir alan yaratmanın uygun olacağını düşünerek size arz ettik.” Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran’a teşekkür ettikten sonra bu konuda yönetim kuruluna yetki verilmesi hususunu oylamaya sundu ve yetki verilmesi oylamayla kabul edildi.

Hemen ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen yönetim kurulunun kararıyla askıya alınan ve kanuni sürelerini dolduran firmaların kayıtlarının iptalinin onaylanması hususundaki yönetim kurulu kararını okudu. Salih Zeki Çakır, kanuni sürelerini dolduran firmaların kayıtlarının iptali konusunda yönetim kurulu kararını oylamaya sundu ve karar kabul edildi. Oylamadan sonra Oda yönetim kurulunun şubat ayı faaliyetleri sunum olarak izlendi.

“ÜLKE OLARAK ZOR GÜNLERDEN GEÇİYORUZ”

Sunumun ardından DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye geldi. Kiran, konuşmasına şöyle başladı:

meclis tarafından bu da onaylandı. Sonrasında yönetim kurulunun kararı ve teklifine geçildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi bitişindeki arsanın alımı onaylanması hususundaki ilgili karar Katip Üye Barış Türkmen tarafından okundu. Bu arsa vasfındaki taşınmazın Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından belirlenecek satış bedeli üzerinden satın alınması için 750 bin TL'ye kadar yönetim kuruluna yetki verilmesi konusu meclisin onayına sunuldu.

Konu ile ilgili DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kısa bir açıklama yaptı. Kiran şunları söyledi: “Burası halihazırda binamızın yanında otopark olarak kullandığımız yerdir. Milli Emlak



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde hafta başında yurt genelinde ortak bir açıklama yaptıklarını belirten Kiran, İstanbul'daki oda ve borsalar, meslek örgütleri ile sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinin katıldığı toplantının, İstanbul Ticaret Odası'nda gerçekleştirildiğinin bilgisini verdi. Kiran şöyle devam etti: "Orada belirttiğimiz hususları huzurlarınızda bir kez daha tekrar etmek istiyorum. Türk devleti ve ordusu bugüne kadar Fırat Kalkanı, Zeytin Dalı ve Barış Pınarı hareketleri ile terör örgütlerine ve destekçilerine gereken cevabı en güçlü şekilde vermiştir. Bugün de Bahar Kalkanı Harekatı ile alçakça saldırılarının bedelini ödemeye devam etmektedir. Ülkemizin menfaatlerini her şeyin üstünde tutuyoruz. Rejime karşı kararlı şekilde mücadele eden devletimizin ve kahraman ordumuzun yanındayız. Alınacak her kararın, atılacak her adımın arkasındayız. Cenabı Hak ülkemizi korusun, milletimizin birliğini ve dirliğini muhafaza etsin. Ordumuzu muzaffer kılsın."

FINANSAL PİYASALARDA BÜYÜK DALGALANMALAR GÖRÜLÜYOR

Tamer Kiran koronavirüsle ilgili de şu açıklamalarda bulundu: "Çin'in Wuhan Kenti'nde başlayan koronavirüs veya Dünya Sağlık Örgütü'nün ürettiği yeni

adı COVID-19 salgını giderek etkisini artırıyor. Salgın bugüne kadar 70'e yakın ülkede görüldü. Ülkemizde Allah'a şükür henüz rapor edilen vaka yok. Olmaması için de Sağlık Bakanlığımız büyük bir gayret sarf ediyor. Ancak başta İran olmak üzere, sınır komşularımızda ölümlü vaka sayısı artıyor." Salgının dünya ekonomisi üzerindeki etkilerine değinen Kiran, "Çin dünya ekonomisinin çok güçlü ve büyük aktörü. Duayen bir iş insanımızın bir vakitler söylediği; 'Çin hapşırırsa dünya nezle olur' sözünün bugünlerde ne kadar gerçek olduğunu görüyoruz" şeklinde konuştu. Salgın, Çin'den sonra önce Uzak Asya, sonra Orta Doğu ve Avrupa'ya yayılınca finansal piyasalarda büyük dalgalanmalar görülmeye başlandığını söyleyen Kiran, dünya ekonomisinin 2009 yılındaki küresel kriz sonrası en ciddi bozulma ile karşı karşıya olduğunu belirtti ve Çin'deki üretimin aksamasının, gelişmiş ekonomilerin üretimlerine yansığının altını çizdi.

"Çin'in üretim sorunu, insan hareketlerinin ve seyahatlerinin kısıtlanmasının sonucunda telefonda otomobile, ilaç sanayinden hazır giyime, birçok ürünün üretilmesinde sıkıntı yaşanıyor. Satışların düşmesine yol açıyor. Çin'in piyasadan çıkması

sebebiyle ortaya çıkan tedarik zincirindeki aksaklıklar bu ülke ile sıkı bağları olan otomotiv, makine, kimya, plastik, demir çelik, elektrik ve elektronik gibi sektörlerin ara ve yatırım malı ithalatında sıkıntılar yaşanmasına neden oluyor. Dolayısıyla salgının devam etmesi halinde ortaya çıkacak riskleri göz ardı etmememiz gerekiyor. Tabii ki en önemlisi ve en büyük temennimiz daha fazla insan ölmeden salgına bir an önce çare bulunmasıdır" diyen Kiran, şöyle devam etti: "2020 yılına girilmesiyle beraber, ekonomi, siyaset uluslararası ilişkiler derken, gerek içeride, gerek dünyada oldukça kaos içeren bir yıla şahit olmaya başladık. Dünya ekonomisinde yolcu ve yük taşımacılığını hızla vuran koronavirüsü salgını öyle kaygı yarattı ki, Amerika Merkez Bankası FED, 3 Mart günü koronayı bahane eden kısa bir açıklamayla fonlama maliyetini 50 baz puan indirdi. Açıklamanın hemen başında ise çok net ifade ile ABD ekonomisinin temellerinin çok güçlü olduğunu söyledi. Çok güçlü ekonomide ne ilginç ki faiz oranlarını şok bir şekilde indirdiler."

TEDBİRLİ OLUNMASI GEREKEN BİR DÖNEM YAŞIYORUZ

Önümüzdeki sürecin riskin yüksek seyredebileceği ve tedbirli olunması gereken bir döneme işaret ettiğine dikkat çeken Kiran, "Öte yandan, deniz ticaretine baktığımızda işlerin pek yolunda gitmediğini görüyoruz. Navlunlar ve gemi kira bedelleri, özellikle kuru yük piyasasında çok düşük seyretmeye devam ediyor. IMF'in son güncellemeler ile birlikte küresel büyüme oranlarını aşağıya yönlü revize ettiğini görüyoruz. Bu, aynı zamanda ticaret hacmi açısından da önemli sorunları ifade etmektedir" dedi. 2020 yılında dünya ekonomisinin %3.3, 2021 yılında ise %3.4 oranında büyümesinin beklendiğini belirten Kiran, deniz ticareti için ise öngörülenin, 2020 için %2.5 olduğunu söyledi.

"Bildiginiz üzere Baltık Endeksi 2014 yılında gördüğü yüksek seviyeleri geçen sene yakaladıktan ve hatta geçtikten



sonra tekrar aşağı yönlü hareketine başlamış ve tarihi dip seviyelerine çok kısa bir sürede dönmüştür. 2500'lerden 400'lere kadar yaşanan bu gerileme taşımacılık anlamında çok zor günler yaşatmaktadır” diyen Kıran, sözlerine şöyle devam etti: “Sonuç olarak koronavirüsün ortaya çıkışı ile dünyada son birkaç aydır yaşananlar ve bunların doğurduğu sonuçlar 2020 yılında deniz ticaretindeki büyümenin beklentilerin altında kalabileceği riskini göstermektedir ki, herkesin artık ortak kanısı, ilk çeyrek bu şekilde bitti. İlk çeyrek büyük zararlarla kapatıldı şeklindedir.”

Geçtiğimiz ayın önemli ekonomik gelişmelerinden birisinin de içeride Merkez Bankası para politikası kurulunun politika faizini yarım puan daha indirerek %10.75'e çekmesi olduğunu söyleyen Kıran, “Merkez Bankası böylece son 6 toplantısında toplamda 13.25 puanlık faiz indirimi gerçekleştirmiş oldu. Merkez Bankası'nın aralıksız faiz indirmesi ümit ediyoruz ki yatırımların önünü açacak ve istihdama önemli katkılar sağlayacaktır”

dedi. Tamer Kıran sözlerini şu şekilde sürdürdü: “Ülkemizin ekonomik tablolarındaki düzelmelerin finansman koşullarında yaşanan iyileşmelerin iç talepten enflasyona kadar pek çok alandaki olumlu yansımalarını inşallah yılın ikinci çeyreğinden itibaren veya ikinci yarısından itibaren daha belirgin olarak görmeye başlayacağız. Bu anlamda ekonomik konulardaki bu değerlendirmelerimi burada kısa tutmak istiyorum. Çünkü aramızda iki çok değerli hocamız var bugün. Piri Reis Üniversitesi Rektörümüz Prof. Dr. Oral Erdoğan ile üniversitemizin İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölüm Başkanı Prof. Dr. Taner Berksoy bize bugün dünyada ve Türkiye'de ekonomi gündemi ve denizcilik piyasalarına ilişkin görüşlerini anlatacaklar. Sayın hocalarımıza bu vesileyle meclis toplantımıza katıldıkları için tekrar teşekkür ediyorum, hoş geldiniz diyorum.” Tamer Kıran, “Deniz Ticaret Odası, merkez ve şubeleri tarafından hazırlanan 2020 yılı Odamız genel bütçesini aralık ayındaki toplantımızda siz değerli meclis üyelerimizin bilgisine sunmuş ve yine sizlerin teveccühü

ile kabul etmiştik. O toplantıda kesin bilançomuzu Mart ayı meclisinde sizlerle paylaşacağımı söylemişim. Nitekim biraz önce de paylaştık ve onaylandı” dedi ve şunları söyledi: “Bütçemizi hazırlarken iki ilkeye dikkat etmiştik. Bunlardan birincisi üyelerimiz için önem taşıyan her türlü faaliyetin gerçekleştirilmesi için tüm gücümüzle çalışmak, ikincisi ise bu çalışmalarını tasarruf ilkelerini gözeterek yapmak. Bu anlayışla yapmış olduğumuz çalışmalar neticesinde Odamız 2019 yılı bütçesinde tahmin edilen gelirlerin üzerinde bir gerçekleşme, giderlerimizde ise gözle görülür bir tasarruf oluştu. 2019 yılı sonu itibarıyla 123 milyon 200 bin TL olan bütçemizde gelirler 135 milyon 828 bin 642 TL olarak gerçekleşti. Giderlerimiz ise 114 milyon 575 bin 223 TL'de kaldı. 2019 yılında 12 milyon 628 bin 642 TL gelir fazlamız, 8 milyon 624 bin 766 TL de gider tasarrufumuz oldu. Sonuç olarak, 2019 yılı net dönem gelirimiz 21 milyon 253 bin 419 TL olarak gerçekleşti.”

Yönetim kurulu olarak 2018 yılı nisan ayında göreve geldiklerini hatırlatan Kıran, şunları söyledi: “Sizlere 2019 yılı bilançosunu sunarken göreve geldiğimiz dönemden bugüne kadar mali konularda gerçekleştirdiğimiz birkaç hususu da dile getirmek istiyorum. Göreve geldiğimizde Odamızın 10 milyon 288 bin 466 TL ve 6 milyon 823 bin 333 dolar, yabancı para cinsinden, kredi borcu vardı. Bugün memnuniyetle ifade etmek isterim ki dolar borcumuz bitmiş durumda. Bugün itibarıyla sadece 10 milyon 230 bin 716 TL banka kredi borcumuz var. Bu tutarın 4 milyon 230 bin 716 TL'si İzmir binasının alımı için daha önceden kullanılmış olan kredidir. Devraldığımız dövize endekli krediler ve Türk Lirası krediler nedeniyle oluşan faiz kur farkı ve komisyon vesaire gibi giderlerden toplam finansman giderimiz bu dönemde 19 milyon 13 bin 756 TL olmuştur. Göreve geldiğimizde Odamızın Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne olan aidat borcu 12 milyon 967 bin 54 TL idi. 2019 yılında da 8 milyon 438 bin 8 TL daha aidat tahakkuk etti şu anda TOBB'a aidat borcumuz

kalmadı. Bu süre zarfında ödediğimiz toplam TOBB aidatı 21 milyon 405 bin 062 TL'dir. TOBB'a geçmiş dönemle ilgili 1 milyon 104 bin 183 TL gecikme zammı borcumuz var. Ancak bunu bir af çıkması durumunda ki geçmişte 2 sefer çıktı, bir kez daha çıkarsa affedilme olasılığı olduğu için şu anda ödemiyoruz. Af çıkarsa zaten silinecek ama çıkmazsa ödeyeceğiz."

Oda olarak Piri Reis Üniversitesi'ne çok değer ve önem verdiklerinin altını çizen Tamer Kiran bütçe imkanları çerçevesinde üniversiteye ve bağlı olduğu Türk Deniz Eğitim Vakfı'na yardımda bulduklarını vurguladı. Kiran şöyle konuştu: "Göreve geldiğimiz tarihten bugüne kadar üniversitemiz ve vakfa yapmış olduğumuz toplam yardım, 68 milyon 322 bin 417 TL'dir. Bunun 27 milyon 67 bin 417 TL'sini 2018, 41 milyon 255 bin TL'sini ise 2019 yılında gerçekleştirdik." Ayrıca Oda olarak Türk denizcilikine hizmet eden lise, yüksek okul, üniversitelerin taleplerini bütçe imkanları çerçevesinde karşılamayı da görev bildiklerini belirten Kiran, şunları söyledi: "Tüm bunlarla birlikte, Odamıza denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşlar ile sivil toplum örgütlerinden gelen talepleri titizlikle inceliyor ve uygun olanlara yine bütçe imkanlarımız çerçevesinde bağış, yardım ve sponsorluklarda bulunuyoruz."

Bu bağlamda 68 ayrı kurum ve kuruluşa katkıda bulduklarını vurgulayan Kiran, "Oda olarak her şubemizin Odamıza yakışır bir hizmet binasına sahip olması için gayret gösteriyoruz. Bugün itibarıyla Bodrum hizmet binamızın satın alma işlemlerini tamamladık sizlerden aldığımız yetkiyle ve tapusunu sizlere sunmaktan gurur duyuyorum" dedi. Kiran; "İzmir binamızın inşaatı için ise ruhsat başvurusunu yaptık, bekliyoruz. Ruhsat alımını müteakip ki bugün yönetim kurulunda değerli başkanımıza da söyledim, inşallah nisan ayı meclis toplantısına gelirken İzmir'in inşaat ruhsatını da beraberinde getirecek. Başvurumuzu yaptık ve son aşamada bulunuyoruz" şeklinde konuştu.

ÖNEMLİ BİR VAKIF SENEDİ DEĞİŞİKLİĞİNE GİDİYORUZ

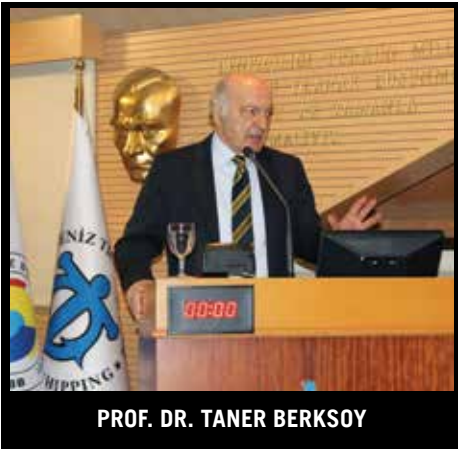
TÜDEV konusunda yaptıkları çalışmaya da değinen Kiran şunları söyledi: "TÜDEV Vakıf senedine ilişkin yapmış olduğumuz çalışmalarda sona geldik. Karar organı olan yönetim kurulunda Deniz Ticaret Odası'nın kontrolünü çok daha fazla ileriye taşıyoruz. Mütevelli heyetini sadeleştirip daha işler hale getiriyoruz. Çalışma siz mütevelli heyet üyelerine ve makama bağlı olmayan diğer mütevelli kurulu üyelerine gönderildi. İki hafta süre verdik ve bu iki hafta içerisinde görüşlerinizi paylaşın dedik. İki haftalık süre içerisinde sadece 4 görüş geldi. İki yazılı, ikisi sözlü, değerlendirdik, kısmi kabul ettiğimiz var, kabul etmediğimiz var." İlginin biraz az olduğunu düşündüğünü sözlerine ekleyen Kiran, sözlerini şu şekilde sürdürdü: "Önemli bir vakıf senedi değişikliğine gidiyoruz.

Bu değişikliği yapabilmek için şu anda 276 olan mütevelli heyet üye sayısının üçte ikisine ulaşmamız gerekiyor. Bu da 184 kişi demek oluyor. Gerçek kişi. Bu sayıya ulaşmak için o gün o genel kurula o kadar kişiyi getirebilmek için ben hepinizin ayrı ayrı özen ve ihtimam göstermesini rica ediyorum. Aksi takdirde yeterli çoğunluğa ulaşamazsak, bu değişiklikleri yapamayız. Dolayısıyla önemli bir konu... 276'da 184 hakikaten kolay değil. Ancak, ben herkesin üstüne düşeni yerine getirirse buna ulaşabileceğimizi öngörüyorum."

"Yaptığımız çalışmayla ilgili önümüzde birkaç gün daha süre var. Çünkü 16 Mart'ta sizlere göndermemiz gerekiyor resmi genel kurul çağrısını. 15 Nisan'da yapacağız toplantımızı. 8 Nisan'da çoğunluklu, 15 Nisan'da çoğunluğa bakılmaksızın şekilde 15 Nisan'da yapacağız. Dolayısıyla zaman vs. tarih sıkıntısına düşmeyelim diye 16 Mart gibi göndermek istiyoruz resmi çağrılarını. Bunun ekine de taslağı koymamız gerekiyor. Dolayısıyla o tarihe kalmadan en kısa sürede varsa lütfen Çetin Bey'e görüşlerinizi bildirin" diyen Kiran, "Biz yönetim kurulu olarak, dışarıdan

uzmanlığı vakıflar konusu olan bir avukat yardımıyla en iyisini yaptığımızı düşünüyoruz, inanıyoruz. Varsa farklı görüşleriniz, lütfen bildirin, çözüm önerisi ile birlikte. Çünkü kulağıma geliyor, duyuyorum, bunu böyle yapmayalım diye, tamam yapmayalım ama nasıl yapalım dediğimde de ayağı yere basan bir teklif gelmiyor. Dolayısıyla buna çok dikkat etmemiz ve ciddiye almamız gerekiyor. 15 Nisan günü o genel kuruldan herkesin hem Odamızın hem vakfımızın hem üniversitemizin hayrına bir sonuç çıkması için herkesin üzerine düşeni yapmasını buradan bir kez daha davet ediyorum" şeklinde konuştu.

Şubat ayını yoğun bir gündemle geride bıraktıklarını vurgulayan Kiran, sektörde sorun yaratan konulara çözüm bulabilmek, sektörün önünü açabilmek için yüksek tempoyla, hız kesmeden çalışmaya devam ettiklerinin altını çizdi. Kiran, geçen ayki toplantıda da değindiği gibi, Oda üyesi İstanbul'daki turizm araçlarıyla ilgili, yolcu motorlarıyla ilgili önemli bir yol kat ettiklerini belirtti. "Görüşümüz oluştu, oluşan görüşümüzü Sayın Valimiz, Çevre ve Şehircilik Bakanı'na iletti. Çevre ve Şehircilik Bakanı olumlu buldu ve yapılması konusunda onay verdi. Şimdi İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1/1000 ölçekli imar planları için çalışmalara başlayacak ve akabinde hızlı bir şekilde inşallah bu 394 aracın sorununu hiç olmazsa çözmüş olacağız. Bu vesileyle sorunumuza göstermiş oldukları ilgiden dolayı da Sayın Valimiz Ali Yerlikaya'ya ve Çevre Bakanımıza teşekkür ediyorum" diyen Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Bildiginiz gibi Sarayburnu'na Deniz Şehitleri Anıtı yaptıracağız. Bu konuyla ilgili Prof. Dr. Süleyman Saim Tekcan, Prof. Dr. Rahmi Aksungur ve Kemal Tufan tarafından hazırlanan üç farklı projeyi teslim aldık. Bunları İstanbul Dört Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'ne görüş ve onay için sunduk. Burada kararı kurul verecek, hangi projeyi uygun bulursa ve ondan sonra ilgili heykeltraşla harekete geçip yapımı için faaliyete başlayacağız."



PROF. DR. TANER BERKSOY

Tamer Kiran, 46 No'lu Dalış Turizm Meslek Komitesi üyeleri ile birlikte Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Doç. Dr. Şahin Özen'i ziyaret ettiklerini söyledi. Kiran ziyarette uzun yıllardır sıkıntı olan, sorun olan çok önemli bir konuyu gündeme aldıklarını ve tam mutabakat sağlanamasa da, hiç olmazsa diyalog başladığını ve hem sektör olarak, hem de federasyon olarak bundan sonra daha her iki tarafı da memnun edecek bir formül bulma üzerine çalışma başladığını belirtti. Kiran konuşmasını şöyle sürdürdü: "Bildığınız gibi İslam aleminde Recep ayı ile başlayıp Ramazan ayının sonuna kadar geçen süre mübarek 3 aylar olarak kutsal kabul ediliyor. Regaib, Miraç, Berat ve Kadir Gecesi'ni içinde bulunduran 3 aylara girdik. İlk kandil olan Regaib Kandili'ni de geçen hafta Perşembe günü idrak ettik. Mübarek 3 ayların ülkemize, İslam alemine birlik beraberlik ve huzur getirmesini diliyorum. Ayrıca 8 Mart Pazar günü Dünya Kadınlar Günü. Bizim kültürümüzde, anlayışımızda kadın hem toplumun hem de toplumun çekirdeği olan ailenin temelidir. Anne olarak, eş olarak, kız evlat olarak kadın evini çekip çeviren, toplumu şekillendiren, dönüştüren en önemli unsurdur. Tüm kadınlarımızın 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü de şimdiden en içten dileklerle kutluyorum."

4 DENİZCİLİK MESLEK LİSEMİZLE İŞ BİRLİĞİ ANLAŞMASI YAPTIK, SAYIYI 5'E ÇIKARACAĞIZ

13 Mart Cuma günü saat 14.00'te

Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nı Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'nda yapacaklarının bilgisini veren Kiran bu toplantıya Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, Milli Eğitim Bakan Yardımcısı, Ulaştırma Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun ve ekibinin tam kadro katılacaklarını söyledi. Kiran, "Milli Eğitim'le ilgili konumuz Deniz Ticaret Odası olarak 4 denizcilik meslek lisemizle iş birliği anlaşması yaptık" dedi. Sayıyı Tuzla Piri Reis Lisesi ile 5'e çıkarmak için gerekli başvuruyu yaptıklarını sözlerine ekleyen Kiran, konuşmasını şöyle tamamladı: "İş birliği anlaşmasının imza törenini orada icra edeceğiz. Ardından da hem Bakan Yardımcımız Selim Bey, hem de ekibi ile birlikte Müşterek Meslek Komitesi Toplantısı'nı yapacağız. Katılımınızı bekliyoruz." Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Tamer Kiran'a teşekkür ettikten sonra Piri Reis Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetim Bölüm Başkanı Prof. Dr. Taner Berksoy'u sunumu için kürsüye davet etti.

HİZMET SEKTÖRÜNDE SIKINTI BÜYÜK OLACAK

Meclis toplantısına davet edildiği için teşekkür ederek sözlerine başlayan Prof. Dr. Taner Berksoy, Türkiye'nin içinde bulunduğu koşullarda ne tür sorunlar ve problemler var diye bakıldığında üç farklı zaman boyutunda, üç farklı problem tanımlamanın mümkün olduğunu söyledi. Bunun hem dünya için hem de biraz daha vurgulu olarak Türkiye ekonomisi için de tanımlanabileceğini belirten Berksoy bugün itibarıyla en önemli problemin koronavirüs olduğuna dikkat çekti. Bunun kısa vadeli bir problem olsa da çok da küçük görülebilecek bir sorun olmadığını söyleyen Berksoy, şöyle konuştu: "Bugün itibarıyla 80 bin kişi tedavi olmuş ve hastalıktan kurtulmuş. Bunların büyük bir çoğunluğu Uzak Doğu'da... Bu tarafa doğru geldiğiniz zaman da daha çok Avrupa ülkelerinde sıkıntı var gibi görüyor. Türkiye'de bu tür bir sıkıntı yok. İnşallah da olmaz. Nedeni çok açık... Biz bu tür bir hastalığın

yayılmakta olduğunu duyar duymaz olabilecek her türlü tedbirle bu hastalığın üstüne gittik diye düşünüyorum. Temizlik yapıldı, insanlara öneriler sunuldu, dolayısıyla bizi çok fazla etkileyeceğini sanmıyorum."

Ancak koronavirüsün dünya ekonomisinde bu dertten muzdarip olan ülkelerde ciddi ekonomik sıkıntılar çıkartma potansiyeli olduğuna dikkat çeken Berksoy, şöyle devam etti: "Bu daha çok hizmet sektöründe olacak gibi, başladı da nitekim. Önümüzdeki turizm sezonu için iptaller var." Korona hastalığını ekonomik etkisi itibarıyla çok etki etmez demek istemediğini, ancak çok da fazla abartmamak gerektiğini söyleyen Berksoy konuyla ilgili şunları söyledi: "Orta vadede hem bizim, hem dünya ekonomisinin ciddi sorunları var. Dışarıya baktığımız zaman şu anda en ciddi sorun, resesyonun geri gelme tehlikesi. Biliyorsunuz geçen sene epeyce bir duraklama yaşadık, ondan önceki seneyi tamamen duraklayarak geçirdik. 2018'de ciddi bir dibe doğru hareket oldu, oradan çıktı dünya ekonomisi ve o harekettten sonra çok ciddi resesyondan sonra da henüz toparlanabilmiş değil."

BU YILIN SONUNA DOĞRU CİDDİ BİR DURGUNLUK GELEBİLİR

Berksoy şunları söyledi: "Şimdi burada iki şeyi bizim ayırt etmemiz lazım. Bir tanesi gelişmiş ülkedir. Batı'nın gelişmiş ülkeleri, tabii asıl resesyonun kaynağı orada. Bu 2008 resesyonunun bana sorarsanız en önemli özelliği bundan geriye giderseniz dünya ekonomisinde tekil olarak birçok ülkede durgunluk var, kriz diyebileceğimiz durumlar var. Bunlar dünya çapında küçük işler sayılıyor, ama 2008 yılı dünyanın merkezinde olduğu için önemli. Amerika Birleşik Devletleri'nde ciddi bir resesyon, durgunluk, bir kriz denebilecek durum var." 2009'un sonuna doğru bunun bir miktar açıldığını ama bütünüyle 2008 öncesine dönmenin pek de mümkün olmadığını söyleyen Berksoy, "Hala 2008 öncesine ulaşabilmiş değiliz. Bu anlamda da bir zafiyet var. Son dönemde



ciddi bir durgunluk bekleniyor. Özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'nde bir durgunluk olması bekleniyor" diye konuştu. Berksoy sözlerini şöyle sürdürdü: "Tabii biz iktisatçılara sorarsanız bu resesyon masalı hep var, yeni bir şey değil. Hafif bir kıpırdanma olsa ekonomi resesyona giriyor diye tonla değerlendirme, rapor, vs. geliyor. Ama bu defa sanki olacakmış gibi. Bu yılın sonuna doğru ciddi bir durgunluk gelebilir diye düşünüyoruz. Tabii koronanın en önemli sonuçlarından bir tanesi bu olur. İkisinin yan yana gelmiş olması ciddi bir sıkıntı yaratır."

Türkiye ile çevresindeki gelişmiş ülkeler arasında önemli bir fark olduğunu söyleyen ve sunumunu grafiklerle sürdüren Berksoy, "2008 krizinden çıkıldı ama işsizlik öyle çok büyük bir patlama göstermedi. Dikkat ederseniz bu kırmızı çizgi Amerika Birleşik Devletleri'ndeki işsizlik oranı 2010'dan 2019 sonuna kadar olan bir ölçüm ve işsizlik sürekli olarak aşağıya gidiyor. Yani işsizlik daralıyor. Mavi çizgi de Avrupa'da, orada da bir daralma var. Türkiye ekonomisine baktığımız zaman esas sıkıntımız o, Türkiye ekonomisinde içinde bulunduğumuz dönemde muhtelif sıkıntılar var. Bunlardan bir tanesi biz 2018 başlangıcı itibarıyla yavaşlamaya başladık ve çok hafif

bir negatife döndük, ondan sonra tekrar hızlandık gibi ama 2019'u çok düşük bir hızla bitirdik. 2019'un yıllık bazdaki büyüme oranı 0.9'dur ve bizim büyüklüğümüzde bir ülke için fevkalade yavaş bir sınırdır" diye konuştu. Taner Berksoy şu noktalara dikkat çekti: "Şunu ihmal etmemek lazım, bu güneyimizdeki olaylar nedeniyle kabaca, 4 küsur milyon insan gücü geldi. Bunların hepsi tabii çalışacak değil ama bunların bir kısmının Türk iş hanesine yazıldığını düşünüyoruz. Çoğu gayri resmi çalışıyor, dolayısıyla bizdeki bu işsizliğin sıkıntılı olmasının bir nedeni bu." Berksoy konu ile ilgili şu tür sıkıntılara dikkat çekti: "Bir kere bir resesyon durumu var. Şunu söylemek istiyorum: Bizim türümüzde ülkeler, yani gelişme temposu içinde olan ülkeler bir miktar hırslı oluyor, hepsi öyle. Ekonomilerini biraz hızlı üretmek istiyorlar ve dolayısı ile kendi kaynakları ile bunu yapamadıkları için borçlanma ile yapıyorlar."

Bu dönemin en önemli özelliklerinden bir tanesinin hem içeride, hem dışarıda, hem kamu, hem özel alan için borçlanmanın çok hızlı ve ciddi bir şekilde artması olduğunu sözlerine ekleyen Berksoy şöyle devam etti: "Borç biriktiriyoruz. Bir şey yapıyoruz belki ama bunu borçlanmayla yapıyoruz. Şu tür sorunlarımız var; birincisi enflasyonumuz

hala hızlı. Hızlı olması çok önemli olmayabilir, düşürülür ama önemli olan şu, belli bir zorlama ile enflasyonu bir miktar aşağıya indirdik ama son iki aydır tekrar yükselmeye başladı. Enflasyon başını kaldırdı, yukarı doğru yine gidiyor. Bu tabii çok önemli bir sorun." Berksoy ikinci sorunu ise şöyle anlattı: "İkincisi öteki ülkelerle mukayese ettiğiniz zaman mesela Amerika Birleşik Devletleri'ne şu an sizin ekonomik sıkıntınız nedir desek, enflasyon yok diyorlar. 1.2 gibi fiyatlarda bir hareket var. Bunu sorun olarak alıyorlar çünkü piyasa ekonomilerinde fiyatların bir miktar hareketli olması lazım ki ekonomi de hareketli olsun, ekonomi de büyüsün. Şimdi yeniden resesyon baskısı geldiğinde Amerikalılar diyor ki: 'Fiyatları yükseltemedik onun için baskı geliyor.' Orada %1 civarında olan oran, bizde %12'ye kadar indi, tekrar yukarıya çıkmaya başladı. Enflasyonun en son ölçümü %13 küsur ve daha da gidecek gibi görünüyor; çünkü en son yapılan ara tahlillerde özellikle gıda ürünlerinde enflasyonun yukarıya doğru çok hızlı olduğu görülüyor. Bu bizim temel sorunlarımızdan biri."

ÜLKE RİSKİ YÜKSELİYOR

Prof. Dr. Taner Berksoy sözlerini şöyle sürdürdü: "1940-50 yılından diyelim ki bugüne enflasyonu getirin, dünya ekonomisi, en iyi olduğumuz dönemde öteki ülkelerle bizim aramızda 5-6 puan enflasyon farkı var. Şimdi o sıkıntı tekrar başlayacak gibi görünüyor. İkincisi, işsizlik var." İfadelerine yansidan görüntülerle devam eden Berksoy şunları söyledi: "Enflasyon gördüğümüz gibi çok yüksek boyutlara geldi ve hızla aşağıya düştü şimdi tekrar yukarıya, şu ucuna bakarsanız tekrar başını yukarıya kaldırmış gibi. Net döviz akımı yavaşlamış vaziyette." Net döviz akımına iktisatçılar olarak Türkiye için çok önem verdiklerinin altını çizen Berksoy; "Şu nedenden önem veriyoruz, dediğim gibi biz hızlı büyümek hızlı gelişmek istiyoruz. Bunun için kendi içimizde yaratabildiğimiz kaynak yetmiyor. Dolayısıyla bu kaynağı dışarıdan bulmamız lazım. Dışarıdan iş yavaşlamaya başladığında, içeriye giren

net döviz akımı yavaşlamaya başladığı zaman, bakın zaten 2013'ten bu yana yavaşlıyor, önümüzdeki birkaç dönem de sıkıntı çekeceğiz. Bana sorarsanız dünyadan farklı olarak nedir bizim problemimiz diye düşündüğümüzde bizim en önemli problemlerimizden bir tanesi bu” şeklinde konuştu. Berksoy, “Biz, doğal halleri ile bize benzeyen ülkeler gibi zaten riskliyiz. Riskli dediğimde şunu kastediyorum, dışarıdan gelecek kaynak için biz bir miktar da tereddüt ile değerlendirilen bir ülkeyiz. Bu son dönemde daha da hızlı arttı. Yani ülke riski yükseliyor. Ülke riski yükseliyor demek, kaynak girişinin azalması demek, bu da bundan sonraki dönemde Türkiye'nin yavaşlayacağı anlamına geliyor” dedi ve şöyle devam etti: “Bunun iki nedenle olduğunu düşünüyorum, bir tanesi, bunu söylediğim zaman bir miktar tuhaf karşılıyorlar ama çok fazla seçim yapıyoruz. Şöyle bir düşünün son dönemde, parmakla sayın, peş peşe dört veya beş tane seçim yaptık. Seçim demek ekonomiyi yöneten siyasetçileri bir miktar kışkırtmak demek ve bizimkiler de kışkırtmaya yatkın, sakin durmuyorlar. Dolayısıyla peş peşe gelen bu seçimlerde biz bir miktar ipin ucunu bıraktık gibi. Bu, dışarıda risk olarak algılanır. Bize kaynak getirecek olanlar bunu risk olarak algılıyor. Risk olarak algıladıklarında bize gelecek paranın fiyatını yükseltiyorlar. Normal faizin üstüne çekiyorlar.”

Prof. Dr. Berksoy; “Muhtemelen biliyorsunuz, IMF dünyada en ucuz, en sıkıntısız borçlanabileceğiniz bir yer. Şöyle doğru bir şey yaptık, dış borçlanmayı IMF'ten yaptık. Bunu yapınca da tabii enflasyonu aşağıya çektik, öteki yatırımlara gelir bulduk, dışarıdan da ciddi şekilde yatırım geldi. 2006'dan sonra sıkıntılar başladı. Ondan sonra zaten 2008 krizi geldi” dedi. Ülke riskini besleyen çok önemli bir konu olduğuna dikkat çeken Berksoy, “Biz son bir senedir hemen hemen bütün özellikleriyle savaştığımız bir ülkeyiz. Savaştığımız ülke risklidir. Para da gelmez, insan da gelmez” şeklinde konuştu.



PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

En önemli sıkıntı olarak, uzun vadede küreselleşmenin çözüldüğü ve yeniden ulus devletlere dönme gibi bir eğilimin olduğunu söyleyen Berksoy “Ne olacak ulus devlete dönerseniz, herkes kendi içine dönmüş olur. Küreselleşme ile bağları, irtibatları kaybediyorlar ve bu bizim türümüzde ülkelerin kaynak kullanımı açısından, dolayısıyla büyümesi açısından ciddi bir risk” dedi. Milliyetçiliğin fevkalade hızla yükseldiğini belirten Berksoy sözlerini şöyle noktaladı: “Sizleri bilmem ama bana kalırsa milliyetçiliği çok abarttığınız zaman ayağınıza bir şey bağlamış gibi olursunuz. İkincisi popülizm çok hızlı yayılıyor. Bu ikisi önümüzdeki dönemin önemli risklerinden olacakmış gibi görünüyor.” Prof. Dr. Taner Berksoy sunumunun ardından sorulan soruları cevapladı. Prof. Dr. Taner Berksoy'a, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ilk kez ziyaretinin anısına Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından plaket takdim edildi. Ardından, Salih Zeki Çakır, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ı denizcilikle alakalı gelişmeleri ve bilgilerini paylaşması için kürsüye davet etti.

AMERİKA DA DAHİL BİR RESESYON KAYGISI VAR

Kürsüye gelen Prof. Dr. Oral Erdoğan yaptığı analizlerin sonuçlarını paylaşmak üzere konuşmasına başladı. Oral Erdoğan öncelikle Amerika Merkez Bankası'nın yaptığı açıklama ile ilgili şöyle konuştu: “Sayın Başkanın az önceki konuşmasında çok hoşuma

gitti ekonomide şu anda son 1-2 günde yaşanan çok net 1-2 cümlede özetlediniz, onu söylemeliyim. Özellikle Amerika Merkez Bankası'nın açıklamasını okudum çok kısa, 4-5 satır. İlk defa oluyor bu. İlk cümlede Amerika'nın ekonomisi çok güçlüdür diyor. Bunu da çok fazla kullanmazdı önceden. İlk cümle: ‘Amerika çok güçlü, ama arkasından koronavirüsü nedeniyle 50 baz puan indiriyoruz.’ Böyle bir açıklama Amerika Merkez Bankası'na yakışmadı bana göre.” Bu açıklamanın tahmini olarak iki nedeni olabileceğine dikkat çeken Erdoğan, sözlerini şöyle sürdürdü: “Birisine sene sonuna doğru seçimle ilgili. Amerika seçime doğru kendisine zemin hazırlıyor. Hatta muhtemelen bir talimata dayalı indirim oldu. Piyasalardaki beklenti, olsa olsa 25 baz puandı, 50 yapıldı. Tabii ki perde arkasında FED başkanı başkanlığını koruyacaksa talimatı dinledi. İkincisi; az önce hocam da girdi o konulara, Amerika da dahil bir resesyon kaygısı var. FED perde arkasında ona yönelik de bir ön tedbiri aldı. Hatırlayın 2018 krizi konuşulduğunda, Amerika kısa vadeli fonlama faizini 00.25'e indirdi. Şok indirimdi. Bu da ona benzeyen küçük bir hareket. Bir kaygı var, onu durdurdu diye düşünüyorum.”

Oral Erdoğan konuşmasına hazırladığı slaytlar üzerinden devam etti. Prof. Erdoğan; “Bu genel girişten hafif denizcilığe doğru kaydığımızda, genelde iktisatta hep arz-talep konuşulur ama ölçmeye geldi mi, çoğu iktisatçı onun o tarafına girmez, lafla geçiştirir. Grafikte arz talep hep kesişir, o orada kalıyor ama bir ölçelim dediğimizde sonuca gitmek daha kolay oluyor. Denizcilikte arz mavi ile gördüğünüz sol tarafta, kırmızı ile gördüğünüz ise talep. Arz için filo olarak 2.1 milyar DWT'a doğru gelen gemi filosunu ifade ediyoruz. Takribi 75 bin yük gemisini kapsayan talepte de takribi 63 trilyon ton mile kadar ulaşmış durumda 2019 itibarıyla denizcilik taşımacılık kapasitesi... Öyle baktığımızda ikisi de yukarı doğru gidiyor” diyerek arz talep açığının muazzam büyüdüğünü belirtti.



BÜLENT ARSLAN

“Kazançlar nasıl seyretti o zaman?” diye soran Erdoğan şöyle devam etti: “Clarkson’dan elde ettiğim verileri grafiğe aktardığımda genel eğilimin 2005’ten itibaren baktığımızda navlunlar, gemi fiyatları, gemi kiralamalar hepsinde genel olarak aşağıya yönlü trend var. Tabii ki ara ara dalgalanmalar, ara sıra yaşanan bazı sorunlar nedeniyle bulunmamakta, son 1-2 aya baktığımızda da 2019’da özellikle kırmızı ve mavide gördüğümüz yani tanker ve dökme yükte gördüğümüz hızlı artıştan sonra son birkaç aydır ciddi bir düşüş yaşanıyor”. Prof. Dr. Oral Erdoğan daha sonra grafikler üzerinden tüm segmentlerle ilgili bilgiler verdi.

ŞİRKET BİRLEŞMELERİNİ, FON YARATMAYI OLUŞTURAMADIK

“Türkiye’de biz denizcilikte tam portföy yapmayı ya da şirket birleşmelerini, fon yaratmayı oluşturamadık” diyen Erdoğan şunları söyledi: “Hep konuşuyoruz 2003’ten beri... Bazı tankerciler, dökmeçiler, konteynerciler, niye bir araya gelip de ortak bir platformda kazanmıyoruz? Öteki türlü bazen birlerimiz çok zengin olabilir, bazen de bataabilir. Batmak istemiyorsak, biraz daha portföy anlayışını düşünmek gerekir mi? Devletlerin size garantili kazandırdığı yatırım aracını da dahil edin, dört tane aracınız olsun. Yani 3 tane değil, konteyner, bulk, tanker artı bir de bono olsun, tahvil.

Devlet size zaten sıfır riskle neredeyse, kazanma taahhüt ediyor. O da maalesef çok düşük durumlarda. Riskin sıfır olduğu yerde Amerika kağıdına yatırım

yaparsanız, senede %1-1.5 kazanırsınız risk istemiyorsanız. Ama %10-15-20 getiri istiyorsanız, yavaş yavaş riskli yerlere doğru gitmek gerekir. Bu durumda ‘En iyi yatırım nedir, ideal yatırım nedir?’ onu çalışıyoruz.” Oral Erdoğan daha sonra grafikler üzerinden nereye yatırım yapılması gerektiği konularına açıklık getirdi. Prof. Dr. Oral Erdoğan daha sonra soruları cevaplandırdı.

DİJİTALLEŞME VE KARBONDAN ARINDIRMA

Meclis toplantısında 7 No’lu Meslek Komite Başkanı Bülent Arslan “Gelişen Teknolojilerin Denizcilik Sektörüne Yansımaları” ile ilgili bir konuşma yaptı. “Bugünkü konuşmamda 07 meslek komitesi başkanı olarak sorunlardan ziyade, gelecek 10 yılda ve hatta 20 yıl sonra teknolojinin gelişmesi, sektörümüzde ne tür gelişmelere sebep olacaktır, bu konuda sizleri kısaca bilgilendirmek istiyorum. Sonunda eminim ki çok faydalı bulacağınıza inandığım konuların başında veya konuşulması gereken en önemli ana başlık itibarıyla, dijitalleşme ve karbondan arındırma olacaktır diye düşünüyorum, dijitalleşme ve karbondan arındırma, olması gerektiğine inanıyorum” diyen Arslan, 2040 yılında karbon emisyonu sıfır yakıtlar kullanılacağına IMO tarafından konuşulmaya başlandığına dikkat çekti.

Arslan; “Yeni teknolojilerin önümüzdeki 10 yıl içerisinde otomasyondan yapay zekaya, robot teknolojilerinden ileri algoritmalara kadar bu yeni teknolojiler hayatımıza ve iş modelimize daha önce hiç olmadığı kadar dokunacaktır diye düşünüyorum. Bize ne kazandıracak dersek, daha güvenilirlik, daha verimlilik ve aynı zamanda çevresel ayak izini azaltmak olacaktır” dedi. Bülent Arslan “O halde yakıt olarak eminim benden çok daha iyi biliyorsunuzdur, günümüzde denizcilik, küresel ekonominin ayrılmaz bir parçasını teşkil etmekte ve dünya ticaretinin %80’inden fazlasını hacim olarak taşımaktadır. Deniz taşımacılığında sadece dünya ticaretinin çoğunluk payını taşımakla

kalmaz, aynı zamanda taşınan birim başına en az sera gazı yayan araçlardır. Küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık %2.5 oranında deniz taşımacılığından olduğu söylenebilir. Buna rağmen, gene azaltılması istenecektir ki 2040 yılı itibarıyla sıfır karbon emisyonu öngörülmektedir” şeklinde konuştu. Bugün gemiler için önde gelen alternatif yakıtın LNG olduğuna dikkat çeken Arslan, LNG’nin bol miktarda bulunduğunu ve altyapı inşa edilmeye devam ettikçe giderek daha da kullanılabilir hale geldiğini vurguladı. Arslan, “Şu anda yaptığım incelemelerde feribotlar ve açık deniz gemileri operasyonda LNG yakıt gemilerinin çoğunu oluşturuyor. Ancak konteyner gemileri, petrol ve kimyasal tankerler yeni yeni gelişmektedir. Burada gördüğümüz 4 ana başlık, 2030 yılı itibarıyla büyük değişiklikler olacağına inanıyorum, bunlardan gemilerin dijitalleşmesi ve devamında otonom gemilerin ortaya çıkması, LNG yakıtıyla birlikte çok önemli, yan sanayiye ilgilendiren çok önemli 3 D, 3 dimensional, 3 boyutlu basım işleri” diye konuştu.

BULUT TEKNOLOJİLERİ PAZARDA YERİNİ ALMAYA BAŞLADI

Arslan konuşmasında sunumunda yer alan ulaşım ve sanallaştırma başlıkları ile ilgili değerlendirmelerde bulundu. Bulut teknolojilerine değinen Arslan şöyle devam etti: “Bulut teknolojileri, bilişim piyasası için özel olarak geliştirilen sistemler, pazarda yerlerini almaya başlamıştır. Bulut teknolojisi bilişimin veri işleme ve depolamada yeni bir paradigma olduğu gibi, bulut sistemine bilgi aktarımı da iletişimde yeni bir paradigmadır ve veri video ve sesin heterojen bir sanallaştırılmış aktarım ortamı üzerinden iletilmesini sağlar.

Burada, resimde gördüğümüz gibi, bir geminin makine dairesinden köprü üstüne kadar tüm mekanik, elektromekanik ve elektronik sistemlerdeki sensörlerle oluşturulan verilerin uydu haberleşme sistemleri üzerinden bulut teknolojisine



MUSTAFA MUHTAROĞLU

aktarılmasıyla ofis bünyesinde oluşturulacak bir filo yönetim merkezi tarafından takip edilerek etkin biçimde seyir ve güvenliğini sağladığı gibi sefer maliyetleri açısından da çok önemli bir tasarruf sağlamak mümkün olacaktır.”

Ulaştırmanın sanallaştırılmasını hem devlet, hem de özel sektörün ön plana çıkardığını söyleyen Arslan bu yeni özelliklerin etkinleştirilmesinin, kullanıcıların ağları için doğru donanım aygıtlarını seçmeye gerek kalmadan ağlarını en iyi şekilde kullanmaya odaklanmalarını sağlayacağını belirtti. “Ulaşımın sanallaştırılması en hızlı, en güvenli ve en ekonomik ağların inovasyon, esneklik ve istihdamın gerçekleştirilmesini, hem kullanıcıların, hem de teknoloji uzmanlarının yararına açık ve adil bir ekosisteme yol açmasını sağlayacaktır” diyen Arslan sözlerini şöyle sürdürdü: “Burada en önemli konu da siber güvenlik. Tabi burada siber güvenlik sistemi çok ciddi bir önem kazanıyor. Bilgisayar korsanlarının da bu bilgilere erişimini engellemek ve sadece gemilerde, gemilerimizde çok güçlü bir altyapı oluşturmak yanında, filo yönetiminin de erişebileceği bulut kümesinde de gerekli tedbirleri almamız gerekecektir.” Arslan; “Hepimiz için ana soru şudur: Gelecek, deniz taşımacılığı için ne getirecek? Açıkçası, geleceği tahmin etmek çok zordur ve düz bir cevap vermek de kolay değildir. Bildiğimiz şey, deniz taşımacılığının gelecek yıllarda dünya ekonomisinin önemli bir bölümünü oylamaya devam edeceğidir” dedi. “Bütün bunlardan



SEMİH DİNÇEL

sonra önümüzdeki 10 yıl içinde, temel itici güçler, karbondan arındırma ve dijitalleşmedir ve denizcilik sektörünün daha güvenli, daha verimli olması ve aynı zamanda çevresel ayak izini azaltmak için fırsatlar sunmaktadır” diyen Arslan, sözlerini şöyle tamamladı: “Bizler bu dönüşümün bir parçası olduğumuz için heyecanlı olmalıyız. Sektörümüzün potansiyelini gerçekleştirmek için denizcilik dünyasındaki paydaşlarla beraber çalışmaya devam etmeliyiz. Böylece, eğer hakkını verebilirsek, yarın taşımacılık konusundaki görünüm bugünden daha parlak olacaktır.”

KALİTE KONUSUNDA GERÇEKTEN İYİYİZ

13 No’lu Meslek Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu da kürsüye gelerek, meclis üyesi olan ve çok başarılı çalışmaları ile tanınan Ege Genç İş Adamları Derneği Başkanı Mustafa Arslan’ın İzmir Belediye Başkanı ile beraber Valensiya’da olduğunu belirtti. İzmir’in Valensiya ile kardeş şehir ilan edildiğini, Mustafa Arslan’ın bu nedenle oldukça önemli bir görevle yurt dışında bulunduğu bilgisini paylaştı. Yakıtlarla ilgili de açıklamalarda bulunan Mustafa Muhtaroglu, “Yakıtlarla ilgili piyasalar sakinleşti, çok çılgın bir 3-5 ay yaşamıştık. Fiyatlar 200 dolar düştü. 700-750’ler konuşulan, özellikle İstanbul çok iyi bir pozisyona geldi. O travmayı kolay atlattık ve bugün İstanbul, Akdeniz’in en ucuz limanı. Ama korona virüsün etkisi kalkar da, piyasalar yine böyle bir toparlanırsa yakıtta sıkıntı yaşayabiliriz, onun için

bu yakıt konusunu gerçekten doğru yönetmek lazım” dedi. Muhtaroglu şöyle devam etti: “Gerçekten ilk baştaki sıkıntılardan sonra kalite oturdu diyebiliriz. Biz ekim ayından beri satıyoruz. 500 gemiye yakıt verdik. Hiçbir tanesinden şikayet gelmedi. Gaz oil ile fuel oil arasındaki fiyat farkı hiç kimseyi mutlu etmiyor. 10 dolarlara düştü, şimdi 20-25 dolarlar, ben 50 dolar, 60 dolar bandında oluşacağına inanıyorum. Bugün İstanbul’da 25 dolar gibi bir fark var. Fuel oil high sulphur ile low sulphur arasındaki fark oldukça düştü. İstanbul’da 100 doların altında. Ama dünya ortalaması 120-150 dolar. Bu scrubber hesaplarını mutlaka etkileyecektir. Yakıtla ilgili bu bilgileri paylaşmak istedim. Özellikle kalite; 38 bin tane numune test edilmiş ve bunun içinde %2 gibi çok küçük denebilecek kalite farkları var. Bunları da hani kalitesizlik gibi okunmaması gerekiyor. Kalite konusunda gerçekten iyiyiz”.

Uluslararası Bunkerciler Derneği’nin yönetim kuruluna tekrar seçilmesi ile ilgili de açıklama yapan Muhtaroglu, “Çok büyük firmaların temsilcilerinin olduğu bu platformda ben bir Türk olarak görev yapmaktan hakikaten çok gurur duyuyorum ve bunun da çok önemli olduğuna inanıyorum” dedi. Muhtaroglu sözlerini şöyle tamamladı: “Yakıt gerçekten çok önemli, çok üstüne gelinen bir husus. Karbon emisyonları, peşinden green ship... Bizim çok ciddi bir lobiye ihtiyacımız var. Sağ olsun Deniz Ticaret Odası Başkanı da beni desteklediler. Bu göreve seçildim. Yakıtla ilgili her mecliste bir şeyler söylemeye gayret ediyorum; çünkü hem fiyat, hem kalite konusunda her gün sorularla karşılaşılıyor. O nedenle söz aldım, beni dinlediğiniz için çok teşekkür ederim.”

Son olarak kürsüye Gemi Brokerleri Derneği Başkanı ve DTO Meclis Üyesi Semih Dinçel geldi. Baltık Kuruyük Endeksi’nin 21 gündür 3 puan, 5 puan yükseldiğine dikkat çeken Semih Dinçel piyasalarla ilgili kısa bir değerlendirme yaptı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Mart ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

İSTANBUL İŞ DÜNYASINDAN, "BAHAR KALKANI HAREKATI"NA TAM DESTEK

İstanbul'daki Oda ve Borsalar, meslek örgütleri ile sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, Suriye'nin İdlib Kenti'nde rejim unsurlarının saldırısına tepkilerini göstermek amacıyla 2 Mart 2020 Pazartesi günü İstanbul Ticaret Odası'nda ortak bir basın açıklaması yaptı. Toplantıya, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı.

ODA YÖNETİMİ'NDEN MSÜ REKTÖRÜ PROF. DR. ERHAN AFYONCU'YA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, Milli Savunma Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Erhan Afyoncu'yu makamında ziyaret etti.

Ziyarete, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyeleri ve Oda Sekreteryası katıldı. Ziyarete, Tamer Kıran, Rektör Prof. Dr. Erhan Afyoncu'ya Deniz Ticaret Odası'nın plaketini sundu.

TÜRK EXİMBANK İLE TOPLANTI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Eximbank Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Ali Güney'i ziyaret ederek toplantı yaptı. Bankanın Ümraniye'deki Genel Müdürlük

binasında gerçekleştirilen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri ile Sekreteryası katıldı. Ziyaret sırasında Tamer Kıran, Ali Güney'e Deniz Ticaret Odası'nın plaketini sundu.

DENİZ HARP OKULU KOMUTANI DTO'YU ZİYARET ETTİ

Deniz Harp Okulu Komutanı Tuğamiral Erhan Aydın, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı makamında ziyaret etti. Ziyarete Tamer Kıran, Tuğamiral Aydın'a anı objesi hediye etti. Tuğamiral Aydın da Tamer Kıran'a günün anısına plaket takdim etti.

DTO'DA BALIKÇILIK SEKTÖRÜ MASAYA YATIRILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığında, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Dr. Mustafa Altuğ Atalay'ın katılımıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki genel merkez binasında 3 Mart 2020 Salı günü toplantı yapıldı. Toplantıda, "Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığı"ni Düzenleyen Tebliğ" ele alındı.

ODA BAŞKANLARI 1. ORDU KOMUTANI'NI ZİYARET ETTİ

TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagiç, İstanbul Sanayi

Odası (İSO) Başkanı Erdal Bahçıvan ve İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) Başkanı Ali Kopuz ile birlikte 1. Ordu Komutanı Musa Avsever'i Selimiye Kışlası'nda ziyaret etti. Orgeneral Avsever, şeref defterini imzalayan Oda Başkanlarına, 1. Ordu Komutanlığı'nın sorumluluk alanı ve faaliyetleri ile Selimiye Kışlası'nın tarihi hakkında bilgiler verdi. Avsever, Başkanlara çerçeve içerisinde birer Türk Bayrağı hediye etti. Ziyaretin sonunda Avsever, Kıran, Avdagiç, Bahçıvan ve Kopuz birlikte anı fotoğrafı çekti.

PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK LİSESİ'NDEN TAMER KIRAN'A ZİYARET

Piri Reis Mesleki ve Teknik Lisesi Müdürü Türker Poyraz ve beraberindeki heyet, 4 Mart'ta İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran'ı makamında ziyaret etti. Heyet, Tamer Kıran'a günün anısına Saltanat Kayığı maketi hediye etti.

DTO KORONAVİRÜS'E KARŞI DEZENFEKTE EDİLDİ

İMEAK DTO Koronavirüse karşı dezenfekte edildi. DTO'nun merkez binası, meclis salonu, çalışma odaları ve yönetim katı özel kıyafetli ekipler tarafından dezenfekte edildi. Özellikle belirli bölgelere el dezenfektanları konuldu. Diğer taraftan DTO'ya ait Deniz Konak'ta da aynı işlemler yapıldı.



***Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification***

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

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."



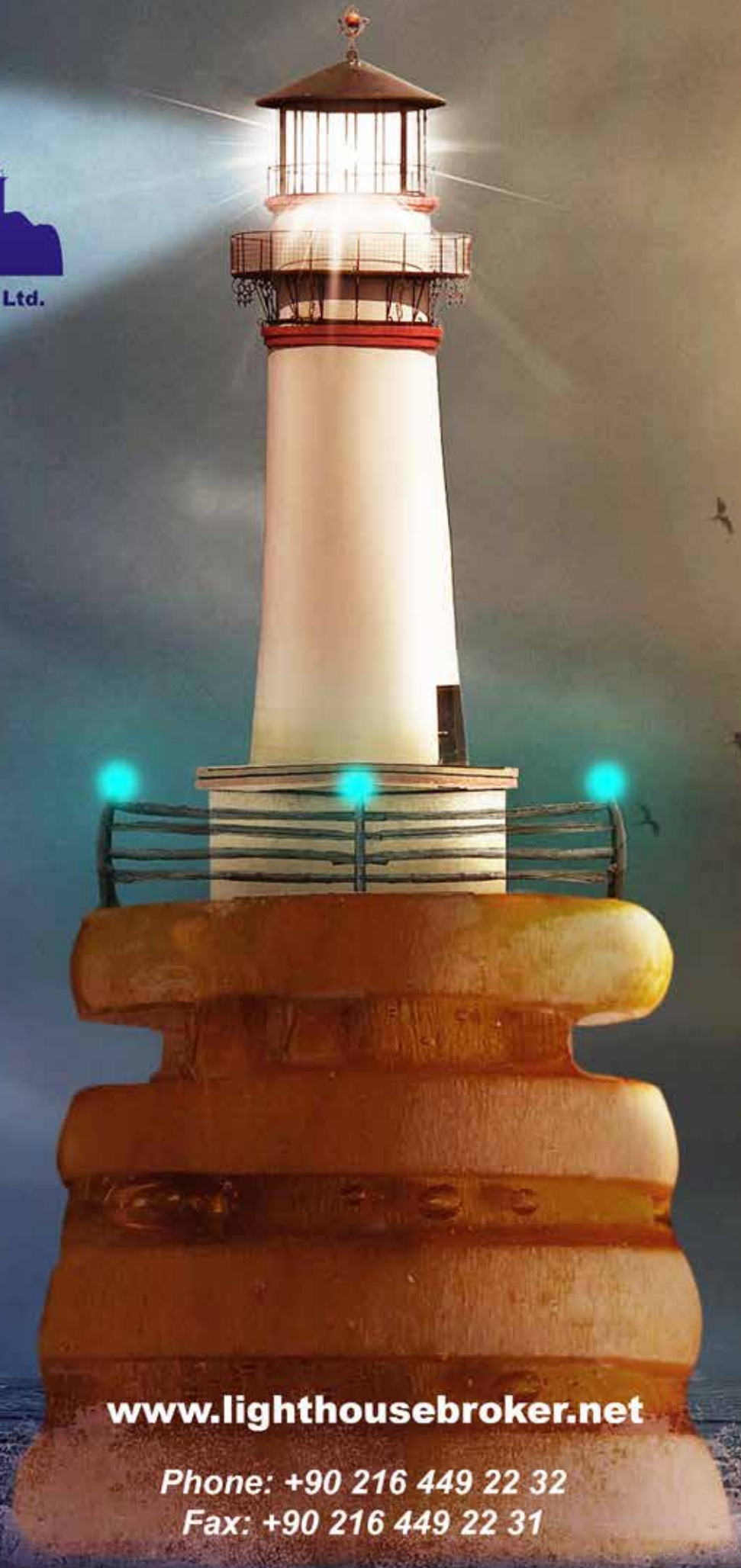
Bu Üniversitede İş Var!

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

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



Lighthouse Ship Brokers Ltd.



Shipbrokers & Consultants since 2006

www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

DENİZCİLİK CAMİASI PAKETİ KORUMA KALKANI OLARAK GÖRÜYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından açıklanan Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi'ne ilişkin görüşlerini açıkladı.



TAMER KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından koronavirüs salgınının etkilerini azaltmak için açıklanan Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi'ni değerlendirdi.

Tamer Kiran yaptığı açıklamada, COVID-19 salgınının dünyada insan ölümlerinin yanı sıra ekonomilerde de büyük tahribata yol açtığını, çok hızlı bir küresel yayılım göstermesine rağmen Türkiye'nin bu süreçte büyük bir başarı gösterdiğini, Sağlık Bakanlığımızın olağanüstü çabaları ve çalışmaları sonucu salgının ülkemize gelişinin önemli ölçüde geciktirildiğini vurguladı.

Türkiye'nin bu büyük krize dünya ülkeleri içinde en hazırlıklı şekilde yakalandığını belirten Tamer Kiran, alınan önemlere harfiyen uymanın önemine dikkat çekerek, "Sayın Cumhurbaşkanımızın ifade ettikleri gibi eğer tedbirlere sıkı sıkıya bağlı kalırsak üç haftada bu krizin çözüleceğine inanıyoruz" dedi.

"Denizcilik camiası olarak, Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından açıklanan paketi gerçekten bir 'ekonomide koruma kalkanı' olarak görüyoruz" diyen Tamer Kiran, şunları kaydetti: "100 milyar TL'lik Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi'ni, ekonomik büyümemizin toparlanmasının hız kaybetmemesi, bütçede olumsuzluk yaşanmaması ve dış dünyaya karşı rekabet avantajı sağlamamız için çok anlamlı ve yerinde bir ekonomi paketi olarak değerlendiriyoruz.

Koronavirüsü salgınına karşı mücadelede örnek mücadele sergileyen ülkemiz, ekonomide de önemli hamleleri zamanında gerçekleştirmektedir. Ekonomi paketini incelediğimizde istihdamın ve genelde sosyal hayatın öncelik kazandığını da vurgulamak isteriz. Bu anlamda sadece bir sektörü veya bölgeyi değil, tüm Türkiye'yi kapsayan kararlar alınmıştır.

Birçok kesimin beklediği ve deniz taşımacılığı firmalarımız için de çok önemli destekler daha paketin ilk maddesinde yer almıştır.

Öyle ki, işletme kesiminin giderlerinde önemli pay oluşturan muhtasar ve KDV tevkifatı ile SGK primlerinin Nisan, Mayıs ve Haziran ödemelerinin 6'şar ay ertelenmesi firmalara önemli bir nefes verecektir.

DENİZCİLİK FİRMALARI İÇİN ÖNEMLİ DESTEKLER

Denizcilik firmalarımız için de çok önemli diğer destekler, finansman giderlerine ilişkin açıklanan diğer tedbirlerdir. COVID-19 salgınından etkilenen firmalarımızın kredi anapara ve faizlerinin ödemeleri 3 ay ötelenecek ve finansman desteği de sağlanabilecektir. İhracatçımıza stok finansmanı desteği de ayrıca verilecektir.

Sektörümüzde Kredi Garanti Kullanım Fonu kullanımı ile bugüne kadar imkan sağlayan firmalarımız mevcuttu; şimdi KGF'nin limitinin artırılması ile daha fazla finansman temini söz konusu olabilecektir.

İstihdamdaki süreklilik denizcilik sektörünün olmazsa olmazlarından. Bu açıdan 2 aylık telafi süresinin 4 aya çıkarılması çok olumlu değerlendirilmektedir. Dünyada ticaretin ve Türkiye'nin dış ticaretinin %90'a yakını denizyolları ile taşınmakta olup, küresel tedarik zincirinin aksama veya değişmesi ihtimalleri denizcilik firmalarımızı doğrudan olumsuz etkileyebilmektedir. Öyle ki, ekonomi paketinde bu husus özel bir madde olarak belirlenmiş, ilgili tedbirlerin dinamik olarak alınacağı ortaya konulmuştur.

Son olarak Merkez Bankası'nın son 7 ayda faizleri radikal kararlar ile indirmesinin ve son durumda %9,75'e getirmesinin, ekonomimizdeki olumlu gelişmelerde önemli rolü olmuştur. Mevcut aşamada artık halen birçok bankanın uyguladığı yüksek faiz oranlarının da hızla aşağı indirilmesini mevcut atmosferde arzulamaktayız."

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI'NDAN FİKİR VE PROJE YARIŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla “Denizci Millet, Denizci Ülke” adıyla fikir ve proje yarışması başlattı.



İMEAK
Deniz Ticaret Odası'ndan
Denizcilik Sektörünü
Kalkındıracak Yarışma

İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla “Denizci Millet, Denizci Ülke” adıyla fikir ve proje yarışması başlattı. Yarışma, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsıyor. Başvurular, 02 Ocak-27 Mart 2020 tarihleri arasında Deniz Ticaret Odası web sitesinde yarışma için hazırlanan portal üzerinden kabul edilecek. Değerlendirmeler neticesinde ilk üç dereceye giren başvuru sahiplerinden birinciye 50.000 TL, ikinciye 30.000 TL ve üçüncüye 15.000 TL teşvik ödülü verilecek.

Dünyanın yaklaşık olarak %71'i denizlerden oluşurken, dünya ticaretinin yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Bu açıdan bakıldığında

ülkemizin üzerinde bulunmuş olduğu coğrafi konum, küresel anlamda denizcilik faaliyetleri başta olmak üzere, stratejik, ekonomik ve kültürel açıdan diğer ülkelerle karşılaştırılamayacak büyük avantajlara sahip.

Bu anlamda denizcilik sektörü, özellikle son yıllarda yürütülen etkin deniz taşımacılığı politikaları, gelişen ve büyümeye devam eden tersane kapasitesi ve denizcilik eğitimi veren toplamda 88 kurumunun yetiştirmiş olduğu gemici personeli ile ülkemizin en önemli istihdam kaynakları arasında yerini alırken, uluslararası alanda kapasite olarak büyümeye devam ediyor.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası (DTO), ülkemizin kalkınma hedeflerine ve buna bağlı olarak 11. Kalkınma Planı'na paralel bir çizgide vizyonuna uygun ilerleme gayreti içinde olan denizcilik sektörünün, paydaşları arasında yer alan tüm kişi ve kurumlarıyla Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz

teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması için her zaman daha iyiye ve yeniliğe olan inançla “Denizci Millet, Denizci Ülke” adıyla bir fikir ve proje yarışması başlattı.

YENİLİKÇİ, MİLLİ, ÖZGÜN VE YARATICI FİKİRLERİN ORTAYA ÇIKARILMASI HEDEFLENİYOR

Bu yarışma ile Deniz Ticaret Odası'nın “Denizci Millet ve Denizci Ülke” vizyonu çerçevesinde, Türk denizcilik sektörünün yenilikçi milli fikirler, projeler, sistemler ve teknoloji ile bir araya getirilmesi ve denizciliğimizin daha ileri noktalara çıkarılarak dünya ticaretinde daha yüksek seviyelere taşınması amaçlanıyor.

Aynı zamanda, denizciliğimizin uluslararası ölçekte kullandığı milli sistem ve teknolojileri, uygulamaları, imkan ve kabiliyetleri ile saygın bir noktaya gelmesi, denizcilik alanındaki özgün ve yaratıcı fikirlerin yatırımcıyla buluşturulması ve sektörümüzde kullanılabilir hale getirilmesi için yeni projeler ortaya çıkarılması hedefleniyor. “Denizci Millet, Denizci Ülke” Fikir ve Proje Yarışması, deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi ve yat inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında ülke çapında ortaya konulabilecek yeni ve uygulanabilir fikirleri ve projeleri kapsıyor.

Yarışma başvurusu www.imeakdtofikiryarismasi.com web sayfası üzerinden yapılabilecek, aynı adresten yarışma hakkında detaylı bilgi alınabilecek.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI KORONAVİRÜS TEDBİR LİSTESİNİ AÇIKLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, koronavirüsü salgını sebebi ile üyelere, faaliyetlere ve personele yönelik alınan tedbirleri resmi internet sayfasında paylaştı.



Deniz Ticaret Odası'nın sayfasında yer alan açıklama aşağıdaki gibidir:

1-Çin Halk Cumhuriyeti'nde ortaya çıkan ve kısa sürede tüm dünyada hızla yayılarak Dünya Sağlık Örgütü'nce (World Health Organization-WHO) pandemi olarak ilan edilen Yeni koronavirüs(COVID-19) hakkında Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS), Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (The Baltic and International Maritime Council-BIMCO), Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) uyarı, tedbir ve korunma amaçlı gönderilen bilgileri güncel bir şekilde üyelerimize duyurulmuştur.

2- 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" ile "Yeni Koronavirüs Riskine Karşı 14 Kural Broşürü" konusunda üyelerimize bilgilendirme yapılmıştır.

3-Bu kapsamda, yurt dışından planlı faaliyetler de dahil olmak üzere Odamızda düzenlenmesi planlanan Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı başta olmak üzere tüm toplantı, seminer, konferans ve etkinlik faaliyetlerimiz toplum, çalışan ve üyelerimizin sağlığı ön planda tutularak tedbir amaçlı olarak ertelenmiş, personelimizin yurt dışı faaliyetlere katılımı iptal edilmiştir. Önümüzdeki dönemde ülkemizde gelişen süreç değerlendirilerek, icra edilemeyen faaliyetlere ilişkin müteakip planlamalar koordineli şekilde yapılarak üyelerimize duyurulacaktır.

Sağlık Bakanlığı bünyesindeki Koronavirüs Bilim Kurulu'nun mezkur hastalığın ülkemizde yayılımının önlenmesine dair tavsiyeleri kapsamında;

4-Odamız Merkez ve Ek Hizmet Binamız, 14-15 Mart 2020 tarihlerinde temizlik firması tarafından dezenfekte ettirilmiştir. Müteakip dönemde de rutin temizlik işlemlerine ilave olarak Odamızda dezenfektasyon işlemlerine periyodik aralıklarla devam edilecektir.

5-Hamileler, yasal süt izni kullananlar, engelli çalışanlar, yönetici

pozisyonlarındakiler hariç 60 yaş ve üzerinde olanlar, Sağlık Bakanlığı'nın belirlediği dezavantajlı gruplar (bağışıklık sorunu olanlar, kanser hastaları, kronik solunum yolu hastaları, obezite ve diyabet, kalp damar hastaları, organ nakli olanlar, kronik hastalar) 16-22 Mart 2020 tarihleri arasında bir hafta süre ile idari izinli sayılmıştır.

6-Ayrıca, Oda faaliyetlerinin devamını sağlayacak şekilde gerekli tedbirlerin alınması ve zorunlu hizmetlerin yürütülmesi için asgari seviyede personel bulundurulması kaydıyla, 27 Mart 2020 tarihine kadar Odamızın azaltılmış kadro ile personeli dönüşümlü olarak çalıştırmak suretiyle iş ve işlemlerine devam etmesine karar verilmiştir.

7-Bununla birlikte, başta okul öncesi ve ilköğretimde çocuğu bulunan kadın çalışanların yıllık izin talepleri karşılanmakta, yıllık izin hakkı bulunmayan personelimize mazeret izni kullandırılmaktadır.

8-Sağlık Bakanlığı tarafından riske karşı uygulanması tavsiye edilen kurallar günlük ve anlık olarak personelimize ve üyelerimize duyurulmaya devam etmektedir.

9-Odamızda personelimizin ve üyelerimizin Yeni Koronavirüs'ten (COVID-19) etkilenmesinin önlenmesi ve virüsün yaygınlaşmasının engellenmesi kapsamında Mart ayı sonuna kadar Odamız Merkez ve Şube faaliyetlerinin asgari personel mevcudu ile yürütülmesine karar verilmiştir.

Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 110 flag states, management system certification based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

ClassNK



DENİZİN İNCİLERİ 8 MART'TA BULUŞTU

8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (DEFMED) iş birliği ile düzenlenen "Denizin İncileri" etkinliği ile kutlandı.

Renaissance İzmir Hotel'de gerçekleşen etkinlikte yer alan "Kadın ve Deniz" adlı panelde, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ile Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Lojistik Grubu İcra Kurulu Başkanı Diane Arcas Göçmez konuşma yaptı.

Açılış konuşmalarını AK Parti İzmir Milletvekili Ceyda Bölünmez Çankırı, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ve DEFMED Başkanı Orçun Erbayraktar'ın yaptığı panele, Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas ve denizcilik protokolü katıldı. Etkinliğe denizci kadınlar büyük ilgi gösterdi. Açılışta konuşan Öztürk, Türkiye'nin geleceğinin kadınların elinde olduğunu belirterek, Mustafa Kemal Atatürk'ün "Dünyada her şey kadının eseridir" sözünü vurgu yaptı.

AK Parti İzmir Milletvekili Ceyda Bölünmez Çankırı ise, "Türk kadınına seçme ve seçilme hakkını veren Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal'e şükranlarımızı sunarız. Cumhurbaşkanımızın takdirleri ile ben de ilk kadın idari amiri olarak TBMM çatısı altında hizmet etmekten çok büyük gurur ve mutluluk duyuyorum. Biz kadınlar olarak 'biz de varız' dememiz gerekiyor. Kadınlar olarak ortaya çıkmalıyız" dedi.

CAM TAVANLAR KIRILYOR

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, denizcilik mesleğinin kadının mücadelesi ile örtüştüğünü söyledi. Kaptanoğlu, "Herkesin hayat



öyküsü, geldiği yer farklıdır. Ama biz kadınların hayatı dikensiz gül bahçesi değildir. Hatta çoğunlukla gülden çok dikenler olur bizim önümüzde. Ama biz dikenler arasında güller açtırmayı biliriz. Yeter ki bize gölge edilmesin. Kanatlarımız koparılmasın" diye konuştu.

Denizciliğin zor bir meslek olduğuna dikkat çeken Kaptanoğlu, "Denizcilik zihinsel ve fiziksel olarak büyük emek ister. Denizciliğin gerektirdiği mücadelenin kadının doğası ile birebir örtüştüğünü düşünüyorum. Her güzel gelişmede kadının mücadelesi var.

Denizciliğin bütün kollarında canını dişine takarak mücadele veren, sektörümüzü daha üretken hale getiren, emeklerini bir an olsun esirgemeyen kadınlar var karşımızda. Bu nedenle son derece gururluyum ve mutluyum. Kadın eli değen her şey toplumu daha ileri taşıyor. Görünmez engeller olarak tanımlayabileceğimiz cam tavanlar artık yavaş yavaş kırılıyor. Aslında kadınlar

denizcilikte o kadar çok varlar ve başarılılar ki, sadece görünür değiller" dedi.

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı şapkasiyla da yaptıkları projelerden bahseden Kaptanoğlu, şöyle konuştu: "TURMEPA'da hem yönetimde hem üst düzeyde kadınlar var. 2019'da başlattığımız Sıfır Atık Mavi Projesi, Hanımefendi Sayın Emine Erdoğan himayesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından büyük kararlılıkla yürütülüyor.

Ülke çapında bir çevre hareketi. Çok sessiz ve pozitif devrim oluyor Türkiye'de. Bir yılda 32 milyon ton atık üretiliyor. Bir yılda Sıfır Atık Mavi'de toplanan deniz çöpü miktarı 180 bin metreküp oldu. Türkiye sıfır atıkta model bir ülke olacaktır. Bunun arkasında kadın gücü ve örgütlenmesi var."

115 yıllık bir örgüt olan BIMCO'nun sadece bir kadın başkan seçmediğini,

CNR BOAT SHOW'A BODRUM İMZASI

Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın desteği ile Bodrum Ticaret Odası ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi'nin de ortak katılım sağladığı 15. CNR Avrasya Boat Show'da Bodrum Şube standı en çok ziyaret edilen stantlardan biri oldu.



Avrasya Boat Show yatçılık ve deniz malzemeleri konularında katma değer yaratarak, sektörün uluslararası arenadaki yerini güçlendirip pekiştirerek

Odası Bodrum Şubesi'nin de ortak katılım sağladığı 15. CNR Avrasya Boat Show'da Bodrum Şube standı en çok ziyaret edilen stantlardan biri



bu sene de başarılı bir şekilde dünya markalarını İstanbul CNR Expo Fuar Merkezi'nde buluşturdu. Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın desteği ile Bodrum Ticaret Odası ve İMEAK Deniz Ticaret

oldu. Fuarda İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç'e; yönetim kurulu üyeleri Doğan Güneri, Mehmet Ali Ünsal, Meclis Üyeleri Taner Özdoğan,

İtir İpekeli Tsiropoulos, Enis Tüney ve Şube Müdürü Sarp Aras eşlik etti. Sektörün lokasyonu nedeni ile hızla geliştiğine dikkat çeken Başkan Orhan Dinç, "Bu gelişimde, 15 yıldır kesintisiz düzenlenen ve her yıl binlerce deniz severi ağırlayan CNR Boat Show'un sektörümüzü üst düzeyde temsil etmesinin de büyük katkısı var. Denizcilik sektöründe çok ciddi ölçüde iş hacmi yaratan bu fuar ayrıca her bütçeye uygun tekne ve aksesuarların sergilenmesiyle tüm denizcilik sektörüne hitap etti" dedi. Dinç şöyle devam etti: "Bodrum'da yat inşası büyük atılım yaptı. Deniz turizmi büyüyor. Denizcilik sektörü tüm yönleriyle gelecek vaat ediyor.

Boat Show Fuarı'na her yıl katılıyoruz. Bu yıl da fuara ilginin arttığını gördük. Denizlerle çevrili ülkemiz, bu sektörde Avrupa ülkeleriyle yarışabilecek potansiyele sahip. Türkiye'de marinacılığa yatırım yapan şirket sayısı da artıyor. Biz de ülkemizde yatçılığın daha rekabetçi olması ve sektörün gelişimi için yaptığımız çalışmalarını artırmak istiyoruz."

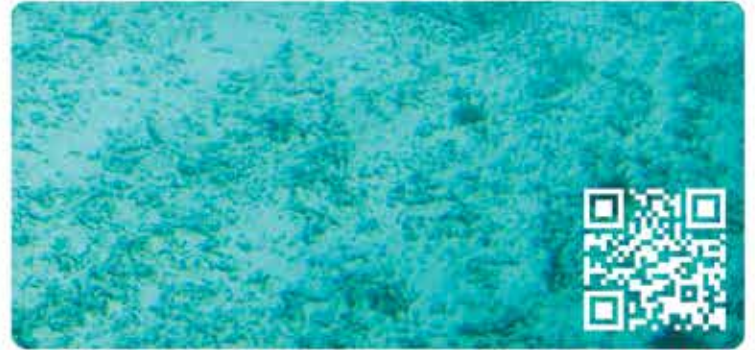
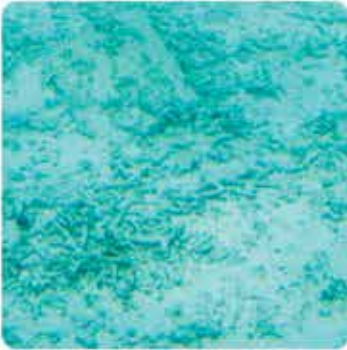
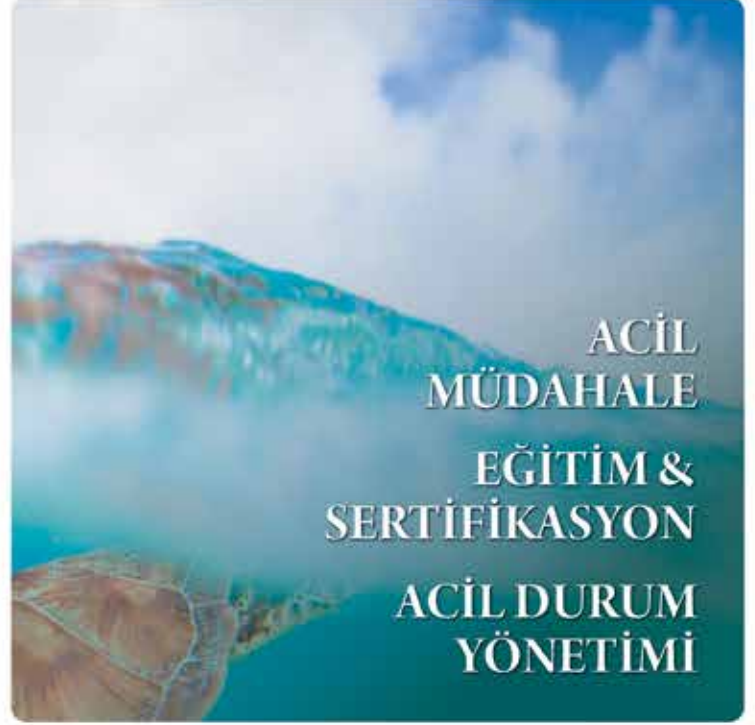
Bodrum'un deniz turizminin ve Bodrum'da üretilen teknelerin tanıtımı açısından bu tür fuarların çok önemli olduğunu söyleyen Dinç, ayrıca buradan açıklamak isterim ki İMEAK Deniz Ticaret Odası, Muğla Büyükşehir Başkanlığı ve Bodrum Belediye Başkanlığı ile ortaklaşa olarak Bodrum'da teknelerimizin ev sahipliği yapacağı Uluslararası Boat Show hazırlıklarımıza hız kazandırdık. Bu fuarla sektörümüzün geldiği noktayı geniş kitlelere göstermeyi hedefliyoruz" şeklinde konuştu.

(DTO Bodrum Şubesi)

MEKE



ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM



DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

Meke Marine Teknoloji A.Ş.
Cumhuriyet Cad. No: 1/4 Taksim 34437 Beyoğlu, İstanbul
444 MEKE (6353) 7/24 | www.meke.com.tr | info@meke.com.tr

#mekemarine



“KORONAVİRÜSLE MÜCADELEDEN EN AZ HASARLA ÇIKACAĞIZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, yaptığı açıklamada, “Sağlıkta ve ekonomide alınan önlemlerle koronavirüsle mücadeleden en az hasarla çıkacağımıza inanıyoruz” dedi.



Yusuf Öztürk

Öztürk, koronavirüs salgınının hem tüm ülkeleri içine alan bir sağlık krizine hem küresel ekonomik krize dönüşmeye başladığına, ülkelerin sınırlarını ve gümrük kapılarını kapatıp insanların evlerine çekilmek zorunda kaldığı olağanüstü günleri hep beraber yaşadığımızı dikkat

çekerek şu açıklamalarda bulundu: “Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın koronavirüsün ülkemiz ekonomisinde yarattığı tahribata karşı açıkladığı tedbir paketini ve salgınla mücadelede alınan halk sağlığı önlemlerini olumlu buluyoruz.

İçinde lojistik-taşımacılık sektörünün de olduğu bazı sektörlerde muhtasar, KDV tevkifatı ve SGK primlerinin ertelenmesi, Kredi Garanti Fonu limitinin 25 milyar TL’den 50 milyar TL’ye yükseltilmesi, Konaklama Vergisi’nin Kasım ayına kadar uygulanmama kararı, şirketlerin bankalara ana para ve faiz ödemelerinin üç ay ötelenmesi gibi finansal destek sağlayan tedbirlerin, zor durumdaki sektör ve firmalara nefes aldıracağını düşünüyoruz. 100 milyar liralık mali kaynağı içeren bu paketin, salgınla mücadelenin seyrine göre, özellikle geçici olarak hizmet dışı kalan işletmelerin, turizm tesislerinin ve o işletmelerdeki çalışanların gelir kaybını giderecek şekilde genişletilmesi, istihdamın ve iş barışının korunması için faydalı olacaktır.

Üretimin yanı sıra ülkemiz ihracatının, deniz ticaretinin ve lojistiğin devamını sağlayacak yeni tedbirlerin alınması, en fazla mağduriyet yaşayan sektörlerin başında gelen turizme ve sektörün dinamosu deniz turizmine yönelik ilave destek mekanizmalarının harekete geçirilmesi de son derece önemlidir.

Cumhurbaşkanımızın açıkladığı gibi kamu ve özel bankaların bu süreçte göstereceği fedakarlık da reel sektöre can suyu olacaktır. Salgınla mücadelenin moral ve motivasyonu hiç düşürmeden ve tehlikeyi küçümsemekten kararlılıkla devam etmesi ve halkımızın alınan sıkı tedbirlere tam olarak uyması ile ülkemizin bu mücadeleden en az hasarla çıkacağına inanıyoruz.”

(*DTO İzmir Şubesi*)





EFE MARINE SAFETY

- Güverte Ekipman Yük Testi
- Filika/Kurtarma Botu Mataforası
- FreeFall Mataforası
- Provision/Kumanya Krenleri
- Deck/Kargo Krenleri
- Ağırlık Ölçümü ve Sertifikalandırma
- Filika Servisi
- Her Türlü Ekipman Tedariği



Evliya Çelebi Mah. Fersah Sok. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi B Blok 2. Kat No: 36 Tuzla İSTANBUL/TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 395 23 96 • Email: info@efemarinesafety.com

www.efemarinesafety.com

KARADENİZ EREĞLİ'DEN DEPREM BÖLGESİ'NE YARDIM

İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi'nin de katkıda bulunduğu kampanya için 1160 koli gıda malzemesini taşıyan 2 tır, düzenlenen törenle deprem bölgesine uğurlandı.



24 Ocak 2020 tarihinde Elazığ'da meydana gelen 6,8 şiddetinde depremin ardından Karadeniz Ereğli Kaymakamlığı'nca deprem bölgesindeki

vatandaşlara ulaştırılmak üzere yardım kampanyası başlatıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi'nin de katkıda bulunduğu kampanya için 1160 koli gıda malzemesini taşıyan 2 tır, düzenlenen törenle deprem bölgesine uğurlandı.

Uğurlama törenine Zonguldak Valisi Erdoğan Bektaş, Karadeniz Ereğli Kaymakamı İsmail Çorumluoğlu, Karadeniz Ereğli Belediye Başkanı Halil Posbıyık, İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem,

Erdemir Genel Müdürü Salih Cem Oral ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri katıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi tarafından da yapılan yardım sebebiyle Karadeniz Ereğli Kaymakamlığı Sosyal Yardımlaşma Vakıf Müdürü Abdullah Hasçelik ve Karadeniz Ereğli Malmüdürü Nahit İnel DTO Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'i makamında ziyaret ederek bir teşekkür belgesi takdim ettiler.

(DTO Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi)

İZMİR ŞUBESİ'NİN 17. MEDYA YARIŞMASI BAŞVURULARI DEVAM EDİYOR

Ege Bölgesi'nde denizcilik ve deniz ticaretinin kamuoyunda daha etkin biçimde tanıtılması amacı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi tarafından "İMEAK DTO İzmir Şubesi 17. Medya Yarışması" başvuruları 4 Mayıs 2020'ye kadar devam ediyor.

Medya Yarışması Şartnamesi'ne göre; yarışma "Haber, İnceleme-Araştırma" başlığı ile tek dalda yapılacaktır.

Yarışma için gönderilecek eserler 1 Ocak 2019-1 Nisan 2020 tarihleri arasında yazılı, dijital ve görsel basında yayınlanmış olmalı.

Yine yarışma için gönderilen eserlerin "Ege Bölgesi'nde deniz ticareti, deniz taşımacılığı, deniz turizmi, balıkçılık ve deniz temizliği ile ilgili haberleri" kapsamı gerekiyor. Yarışmacılar; eserlerin bir adet asıl ile 8 adet

fotokopisini hazırlamalı. Televizyon veya radyo çalışanları ise ses ve görüntü kasetlerinden birer adedini son başvuru tarihi olan 4 Mayıs 2020 Pazartesi gününe kadar İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Basın Danışmanlığı'na teslim etmelidir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi 17. Fotoğraf Yarışması Şartnamesi'ne göre de; yarışmanın konusu Ege Bölgesi'nde deniz, deniz ticareti, deniz yaşamı, deniz taşımacılığı, deniz turizmi, deniz temizliği ve balıkçılık.

Yarışmanın amacı ise İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak, antik dönemden bu yana denizciliğin beşiği olan bu bölgede denizciliğin her alanında yaşanan gelişmeleri fotoğraf sanatı ile yansıtmayı ve ülkemizdeki herkese deniz sevgisini aşılarak, "Denizci Millet Denizci Ülke" hedefine ulaşmak.

Yarışmaya katılım ücretsiz olup, amatör ve profesyonel tüm fotoğrafçılara açık. Yarışmacılar yarışmaya en fazla 2 fotoğraf ile katılabilirler.

(DTO İzmir Şubesi)

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



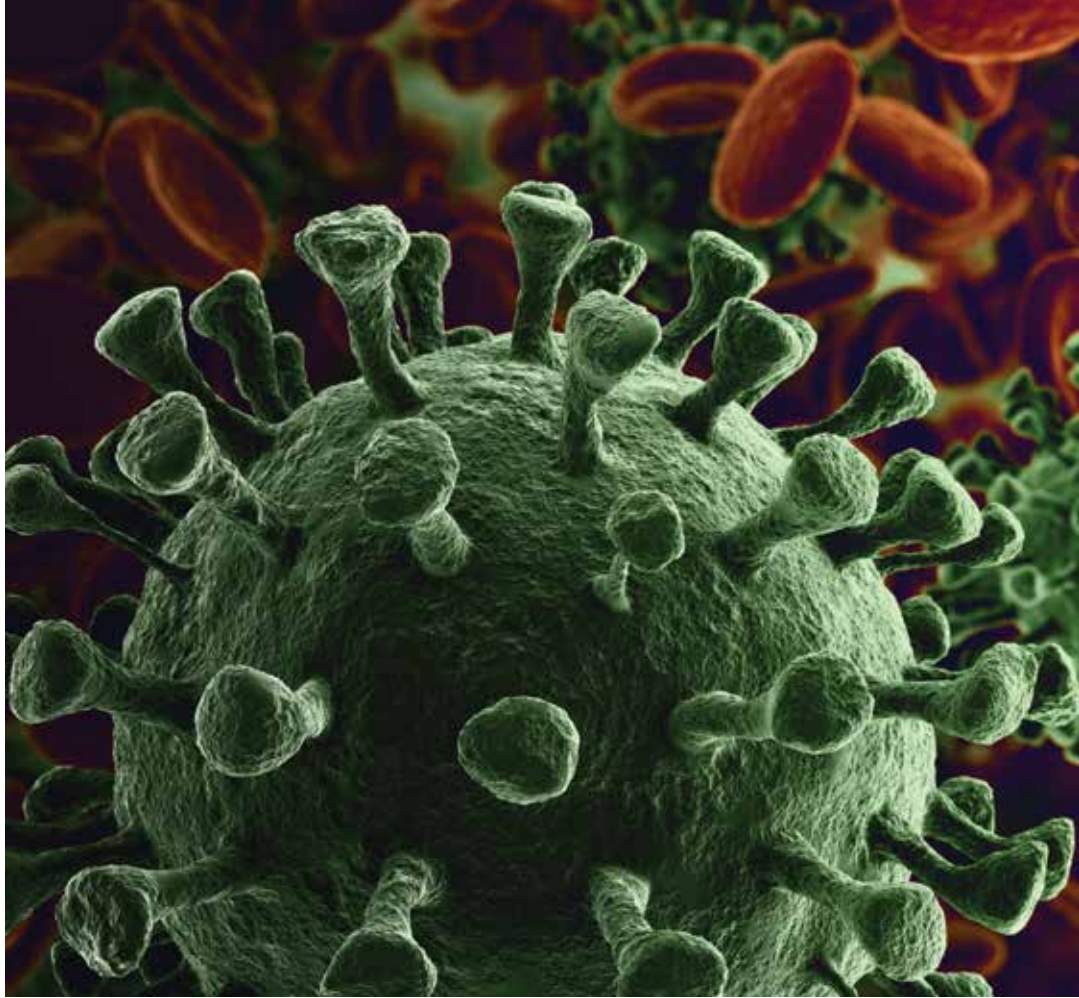
TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA KORONAVİRÜS

Haber yayına hazırlandığı sırada Sağlık Bakanı Fahrettin Koca'nın yaptığı açıklamaya göre koronavirüs sebebiyle ülkemizde hayatını kaybedenlerin sayısı 92'yi, vaka sayısı ise 5.698'i aştı. Tüm dünya ve Türkiye'de etkili olan virüs salgınının önüne geçmek için tek yol var: EVDE KALMAK...



Türkiye'de salgınla ilgili önlemler birbiri sıra hızla alınmaya başladı. Sağlık Bakanlığı bünyesinde Koronavirüs Bilim Kurulu oluşturuldu. Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunan Halk Sağlığı Acilleri Operasyon Merkezi'nde 7/24 çalışan ekipler kuruldu. Korona Danışma Hattı, Sağlık Bakanlığı İletişim Merkezi tarafından kuruldu ve Alo 184 ile hizmet vermeye başladı. Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü'nün web sitesinden ulaşılabilen, salgınla ilgili bir rehber hazırlandı. İlk, ortaokul ve liseler tatil edildi, 23 Mart itibarıyla uzaktan eğitim modeli uygulanmaya başladı. Aynı şekilde üniversitelerde de uzaktan eğitim dönemi başladı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan 27 Mart tarihli açıklamasında yurt dışı uçuşların tamamen durdurulduğunu açıkladı. Şehirlerarası seyahatlere de büyük ölçüde kısıtlama getirildi. Şehirlerarası seyahatlerde artık valilik izni alınması gerekecek. Bu kapsamda İstanbul Deniz Otobüsleri de (İDO) seferlerini durdurdu. Sağlık Bakanı Fahrettin Koca, Çin'den koronavirüs için getirilen ilaçların ambulans uçaklarla 40 şehre dağıtıldığını, söz konusu ilaçların yoğun bakım ünitelerinde tedavi gören Covid-19 hastaları için kullanılacağını açıkladı.

EĞLENCE MEKANLARI, KAFELER-İŞLETMELER VE CAMİLER KAPATILDI
İçişleri Bakanlığının talimatıyla



16 Mart itibarıyla tüm ülkede bar, gece kulübü vb. yerlerin faaliyetleri durduruldu. Vatandaşlar yurt dışına seyahat etmemeleri konusunda uyarıldı. Salgın ortadan kalkana kadar cami ve mescitlerde cemaatle namaza ara verildi. Hafta sonları sahilde bir araya gelmek ve piknik yapmak yasaklandı.

Yapılan işlem sırasında fiziksel temas yaşanması sebebiyle İçişleri Bakanlığının, Sağlık Bakanlığı ile yapılan değerlendirmeler sonucunda yayınladığı genelgeyle berber, güzellik salonu/merkezi, kuaför gibi iş

yerlerinin faaliyetleri 21 Mart tarihinde durduruldu. Umre'den dönenlerin tümü COVID-19 tedbirleri kapsamında sağlık taramasından geçirildi, şüphelilere testleri yapıldı. 14 gün karantina altına alınan vatandaşlar gözlem altında tutulacakları yurtlara yerleştirildiler.

KAMU KURUMLARINDA ÇALIŞANLARA EVDEN ÇALIŞMA FORMÜLÜ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın imzasını taşıyan "Koronavirüsle Mücadele Kapsamında Kamu Çalışanlarına Yönelik İlave Tedbirler" konulu genelgeye göre kamu

kurum ve kuruluşlarında çalışanlara, uzaktan çalışma, dönüşümlü çalışma gibi esnek çalışma yöntemleri uygulanabilecek. Özel işyerleri de mümkün olduğunca evden çalışma yöntemine dönmeye başladı. Bankalar da çalışma saatlerini 12:00-17:00 olarak güncelledi ve müşterileri teker teker içeri almaya başladı.

ise belde ve köylere giriş çıkışlar yasaklandı.

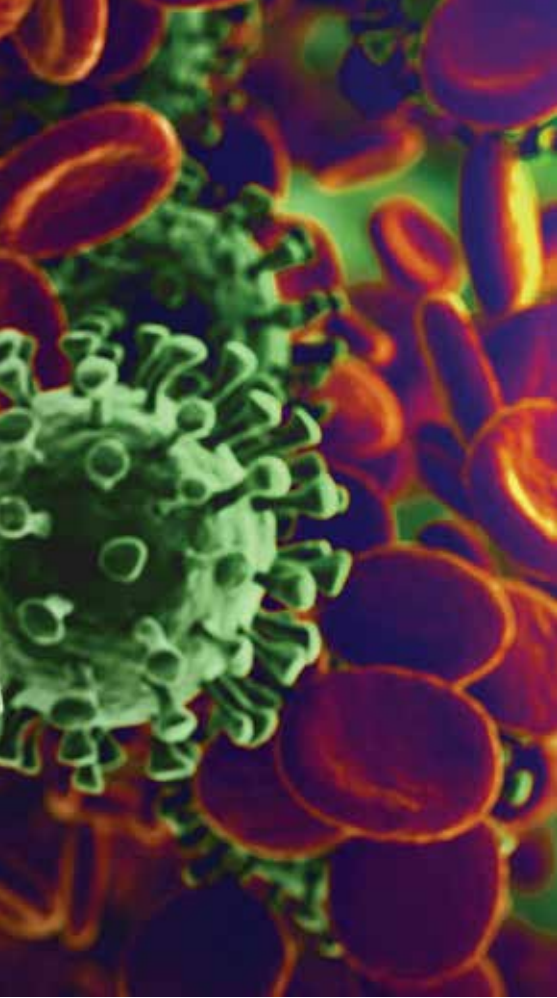
EKONOMİK AÇIDAN ETKİLERİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 100 milyar TL'lik Ekonomik İstikrar Kalkanı paketi açıklandı. Erdoğan, tedbirler kapsamında 19 madde açıkladı. Ayrıca Vakıfbank,

gibi ülkeler de salgından en fazla etkilenen ülkeler arasında yer aldı. ABD'de New York en çok etkilenen bölge oldu.

AŞIYLA İLGİLİ YAPILAN ÇALIŞMALAR

İnsanlar üzerinde ilk deneme ABD'nin Seattle kentinde Kaiser Permanente Washington Araştırma Enstitüsü'nde



65 YAŞ ÜSTÜ VATANDAŞLARA SOKAĞA ÇIKMA SINIRLANDIRMASI

21 Mart gece yarısından itibaren 65 yaş üstü ve kronik hastalığı olanların sokağa çıkmalarına, park, bahçe gibi açık alanlarda dolaşmalarına sınırlama getirildi.

RİZE'DE 4 KÖY KARANTİNAYA ALINDI

Haber yayına hazırlandığı sırada Rize'de merkeze bağlı Kendirli beldesi ve bu beldeye yakın olan 4 köy koronavirüs salgını nedeniyle karantina altına alındı. Sağlık Bakanlığının izni ve onayıyla gerçekleştirilen uygulamada

Halkbank ve Ziraat Bankası kredi ödemelerini erteleme kararı aldı. Halk Bankası, Vakıfbank ve Ziraat Bankası'ndan açıklamalar çerçevesinde kredi ödemeleri 3 ay ertelendi, ek olarak yapılandırma imkanı sunuldu. İş Bankası müşterilerin 30 Nisan'a kadar ana para, faiz, taksit ödemelerinin 30 Haziran'a kadar ötelenmesine imkan verilecek şeklinde açıklama yaptı. Önlemler kapsamında icra takipleri ihtiyati hacizler de dahil olmak üzere tümü 30 Nisan'a kadar durduruldu.

DÜNYADA KORONAVİRÜS

Yine haber yayına hazırlandığı sırada 190 ülkeye yayılan salgında vaka sayısı 601 bin 509. Salgın nedeniyle dünya genelinde ölenlerin sayısı ise 27 bin 863 oldu. 12 Mart'ta Dünya Sağlık Örgütü Genel Sekreteri Tedros Adhanom Ghebreyesus COVID-19'u pandemik bir hastalık ilan ettiklerini duyurdu. İspanya'da ölenlerin sayısı 3.434 olurken, bu sayı İtalya'da 8 bin 215 kişiye yükseldi. İtalya'nın yanı sıra İran, ABD, İspanya, Almanya, Fransa

yapıldı. İlgili kurumlardan onay alınabilmesi ve halkın kullanımına sunulması için ise 12-18 ay gibi bir süre öngörülmüyor. Çin aşı için klinik araştırmaların ilk aşamasına başladı. 18 ila 60 yaş arasında 108 kişi üzerinde deniyor. Küba'da bir aşı prototipi oluşturuldu. Küba'da bulunan merkez, aşı prototipi üzerinde çalışmaya hazır durumda. Çin'le birlikte bu konuda çalışmalar sürdürülüyor.

KORONAVİRÜSÜN BELİRTİLERİ NELER?

Hastada önce yüksek ateş başlıyor, bunu kuru öksürük şikayetleri takip ediyor, bir hafta sonra ise hasta nefes darlığı çekiyor. Orta derecede soğuk algınlığından ölüme kadar gidebilen bulgulara yol açan koronavirüsün kuluçka dönemi 14 gün ama bazı durumlarda bu süre 24 güne uzayabiliyor. Özellikle kronik hastalığı olanlarda ve yaşlılarda hastalık ağır semptomlara sebep oluyor. Virüs ciğere yerleştiği için solunum cihazları çok önemli hale geldi.

Deniz ticareti sektörü bir salgına karşı bağışık değil



PETER SAND *

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) Yeni Tip Koronavirüs salgını küresel salgın olarak ilan etti. Bunun deniz ticareti sektörü için önemli etkilerinin olacağı da su götürmez bir gerçek. Ama ne ölçüde? BIMCO, dünya çapında hükümetler tarafından uygulanan sıkı sınırlama tedbirlerinin, küresel ekonomik büyümenin önemli ölçüde daha düşük olmasına yol açacağını ve sonuç olarak deniz ticareti talebini de düşürmesini beklemektedir. Petrol tanker segmenti Suudi Arabistan ham petrol fazlasından faydalanırken, konteyner ve kuru dökme yük taşımacılığı, ekonomik yansımaları ilk hissedecek sektörler arasında.

GERÇEKTEN SİYAH BİR KUĞU MU GÖRÜYÖRÜZ?

Her şeyden önce, koronavirüs insani bir krizi temsil etmekte... Almanya, Fransa ve ABD gibi batılı büyük ekonomilerin birçoğu, geniş kapsamlı tatiller ve insanların serbest dolaşımına yönelik geçici kısıtlamalar da dahil olmak üzere, yeni koronavirüs vakalarının sayısını en aza indirmek için kısıtlayıcı tedbirler uyguluyor. Vatandaşlara evlerinde kalmaları yönünde çağrıda bulunuluyor ve şirketler BIMCO da dahil

olmak üzere evden çalışma prosedürleri uyguluyorlar. Bu adımlar gerekli olmakla birlikte, kaçınılmaz olarak yüksek bir maliyeti de beraberinde getirecektir. Ekonomiler bu önlemlerin etkisini hissettikçe, ekonomik görünüm de kötüleşmeye devam edecek.

Ocak 2020'de yeni bir on yıla girerken, 2019'dan itibaren GSYİH büyümesinde bir toparlanma öngören Uluslararası Para Fonu (IMF)'nin ekonomik görünümü kabul görmüştü. Bununla birlikte, bu tahminler geçmiş verilere dayanmaktadır ve koronavirüs, böyle bir ölçekte nadiren görülen bir durum olan siyah kuğuyu temsil eder. 2003'teki SARS salgını gibi geçmişteki salgınlara benzerlikler gösterebiliyor, ancak bu sefer ortam tamamen farklı. Şubat ayında Çin ekonomisini vuran virüs, Avrupa ve batı yarımküredeki gelişmiş ekonomileri nasıl etkileyeceğine dair bazı göstergeler sunuyor.

ÇİN'DEN EKONOMİK YANSIMA GÖSTERGELERİ: SANAYİ ÜRETİMİ ŞUBAT AYINDA% 26,6 DÜŞTÜ

Çin'de Şubat ayındaki yaygın karantina, Yeni Ay Yılı Bayram kutlamalarıyla aynı tarihe denk gelerek, iş gücünün büyük bir kısmının yabancı illerde mahsur kalmasına neden oldu. Çin'in

Satın Alma Yöneticileri Endeksi (PMI) değerleri Şubat ayında 14,3 endeks puanıyla 35,7 puana geriledi ve bu da eşi görülmemiş bir daralmaya sebep oldu. Ocak-Şubat döneminde Çin sanayi üretimi bir önceki yıla göre %13,5 oranında azaldı ve aralık ayındaki %6,9'luk büyümeye keskin bir tezat olarak Ocak-Şubat döneminde %26,6 oranında geriledi. Çelik üretimi geçen yılın aynı Ocak-Şubat dönemine göre %3,1 oranında artarak, 2019'da görülen %9,2'lik büyümenin oldukça altında gerçekleşti. Sabit kıymet yatırımları ve perakende satışlar, geçen yılın aynı dönemine kıyasla sırasıyla %24,5 ve %20,5 oranında azalarak tam anlamıyla çakıldı.

Çin ithalat rakamları, koronavirüsün ithalat hacimleri üzerinde korkulandan daha az bir etkiye sahip olduğunu vurguluyor. Kömür, demir cevheri, ham petrol ve soya fasulyesi de dahil olmak üzere deniz ticaretinde ilgili emtianın tamamı Ocak-Şubat döneminde yıllık bazda devam ediyor. Kömür ithalatı aynı dönemde, büyük oranda yıllık kömür ithalat kotasının aşılmasını zapt etmek için aralık boyunca gümrüklerde bekletilen yükler nedeniyle %33 oranında arttı.

Chinese imports/exports and PMI in February



Veriler, fabrikaların ya geçici olarak kapatılması ya da yeterli işgücü arzına sahip olmaması nedeniyle Çin ekonomisi nezdinde sanayi üretimi ve üretimle ilgili köklü sınırlama çabalarının sürdüğünü gösteriyor. Benzer şekilde, tüketici harcamaları ve kurumsal yatırım faaliyetlerinin yanı sıra ithalat ve ihracat da önemli ölçüde etkilendi.

KURU DÖKME YÜK TAŞIMACILIĞI KARANTİNA SIRASINDA ÇİN'DEN ÇOK AZ TALEP GÖRDÜ

Kuru dökme yük taşımacılığı için, Çin genelinde büyük ölçekli karantina önlemleri, kuru dökme yük navlunlarının mevsimsel düşüşünü uzatmış durumda. Piyasalar genellikle Mart ve Nisan aylarında toparlanır ve Capesize hariç neredeyse tüm kuru dökme yük segmentleri bu mevsimsellik ile büyük ölçüde uyumlu olmuştur. Güney Amerika'da mevsimsel açıdan güçlü bir hasat, Supramax ve Handysize navlunlarındaki tırmanışa kısmi katkıda bulunmuştur. İlave bilgiyi "Umutsuzluğun derinliklerine batmış capesize sektörü" başlıklı ve 10 Mart tarihli analizimizde bulabilirsiniz. Capesize segmenti, 17 Mart 2020 itibarıyla günlük 2.800 dolar ile olağanüstü kayıplar yaşanan bir alanda tutsak kaldı. Bu kısmen Çin'in az talebinden, fakat aynı zamanda mevsimsel faktörlerden ve IMO 2020 Sülfür Regülasyonu'ndan da kaynaklanmaktadır.

JEOPOLİTİK KOŞULLAR TANKER PİYASASINI DESTEKLİYOR

Tanker piyasasının kaderinin jeopolitik anlamda belirlendiği göz önüne

alındığında, bu piyasa da şubat ayında benzer etkileri daha az ölçüde hissetti. Navlunlar şubat başında kısa süreliğine olumsuz seviyelerde seyretti, fakat sonrasında Suudi Arabistan'ın Nisan ayından itibaren piyasaya ham petrol sürmesi ile büyük ölçüde toparlandı. Buna sebep ise, OPEC + ittifak müzakerelerinin 6 Mart'ta sonuçsuz kalmasıdır. Bununla birlikte, daha düşük rafineri işletimi, büyük ölçekli hava yolu seyahati iptalleri ve Çin karayollarında seyreden daha az araç, Çin'in ham petrol talebini olumsuz etkiledi. Ancak, Çin ekonomisinin dışlıları tekrar harekete geçer geçmez petrol ürünleri için talep büyük olasılıkla artmaya başlayacaktır.

ATIL KONTEYNER GEMİ KAPASİTESİNDE REKOR %11 - 2.5M TEU

Konteyner taşımacılık sektörü de Çin'in uzun süreli karantinasının etkilerini ilk elden hissetti. Etki, Çin dışındaki navlunlarda daha az belirgin olmakla birlikte, 2 Mart 2020 tarihinde 2,46 milyon TEU'ya ulaşan atıl konteyner adedi neticesinde rekor düzeyde 'blanksailing' yapılması kesinlikle acı verici bir şekilde hissedilmektedir. Seviye, finansal krizin ardından görülenden daha yüksektir (Kaynak: Alphaliner).

KARANTİNALAR OLAĞAN HALE GELDİKÇE RESESYON ALARMLARI ÇALİYOR

Büyük batı ekonomilerinde ülke çapında uygulanan karantinalarla, Çin'de görülen ekonomik etki bir kez daha tekrarlanacak gibi duruyor. Büyük belirsizlik ve küresel yayılma göz önüne

alındığında, görünüm günden güne değişebilir.

Ancak, aşağıdaki varsayımlar gerçekleşirse, yaklaşık düşüş tahmin edilebilir. Dünya çapında gelişmiş ekonomilerde vakalar katlanarak artmaya başladığında, hükümetler nüfusun büyük bir kısmını karantinaya almak zorunda kalacaklardır.

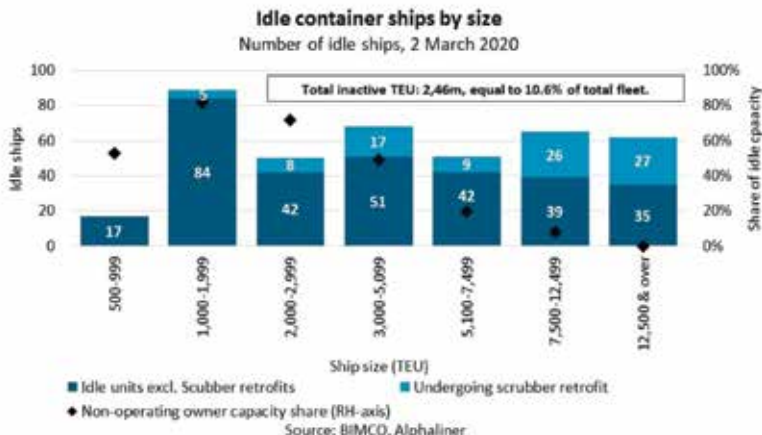
Radikal ama gerekli sınırlama tedbirleri, bu ekonomilerdeki ekonomik büyümeye önemli bir darbe vuracak ve böylece küresel GSYİH büyümesini de etkileyecektir. Talep tarafında, tüketici harcamaları önemli bir darbe alacaktır. Daha önce görüldüğü gibi, uçak seyahati ve turizm önemli ölçüde düşecek ve güçlü hane tüketimine dayanan tüm işletmeler etkilenecektir.

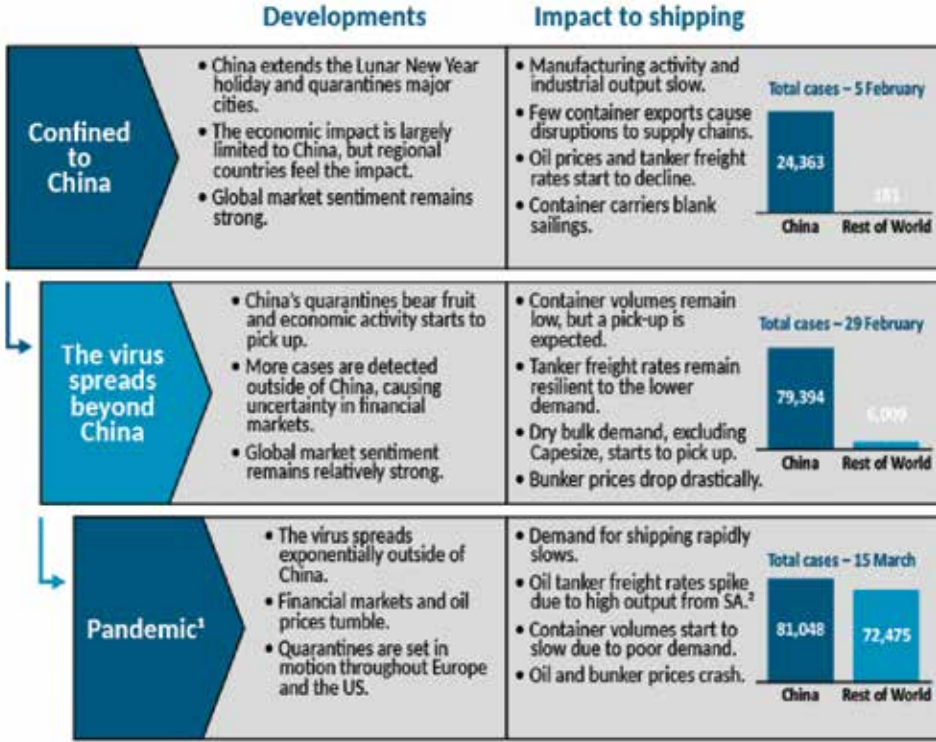
Tüketici güveni zayıfladıkça ve belirsizlik arttıkça, tüketiciler büyük harcama kalemlerini bekleterek, üretilen mallara olan talebi sınırlandıracak ve bu da imalat sektöründe işten çıkarmalara yol açabilecektir. Belirsizlik dolu manzara neticesinde bankalar ve finans kuruluşları risk primlerini artıracak, böylece sermayenin de maliyeti artacak ve kurumsal yatırımlar azalacaktır. Hükümetlerin artan karantina uygulamaları neticesinde, arz tarafı da ciddi anlamda sarsılacaktır. İşgücünün bir kısmı işlerine gitmekten alıkonulmaktadır ve böylelikle küresel üretim faaliyetleri ve sanayi üretimi baskılanmaktadır.

Birçoğu manevra alanı sınırlı olan merkez bankaları, etkiyi azaltmak amacıyla faiz oranlarını düşürecek ve mevcut uyarıcı tedbirleri kullanacaktır. 15 Mart 2020'de, ABD Merkez Bankası (FED), piyasaları sakinleştirmede çok az etkisi olan federal fonların faiz oranında bir kez daha 100 baz puanlık bir acil durum indirimine karar verdi. Bulaşma oranında azalma olmadıktan sonra, faiz oranlarındaki düşüşler yetersiz kalacaktır.

OLAĞANÜSTÜ BİR GRİP, OLAĞANÜSTÜ ÖNLEMLER GEREKTİRİR

Bu varsayımları sentezlerken, bunun





Source: BIMCO, WHO

¹The pandemic is still developing and thus the outlook presented above is simply BIMCO's market expectations given the current information available.

²Saudi Arabia.

artık görünüm açısından geçici bir etkiye sahip sıradan bir grip olmadığı son derece açıktır. Küresel ekonomi küresel bir salgınla karşı karşıyadır ve GSYİH büyümesinin teknik resesyon bölgesine girmesi olası görünüyor. Sık sık iyimser olan ABD başkanı Donald Trump bile ülke ekonomisinin resesyonla karşı karşıya kalabileceğini itiraf etti. Virüs küresel olarak yayıldıkça, ekonomik büyüme kötüleşecek ve bu süreçte yüzeydeki herhangi bir potansiyel çatlak ortaya çıkacaktır.

Küresel ekonomiye yönelik dışsal talep şoku bir noktada buharlaşacak ve ardından bir toparlanma gelecektir. Tünelin sonunda ışık olacaktır ama bu noktaya ulaşmak iyileşmenin doğasına bağlı olarak nispeten uzun zaman alabilir. 2003'teki SARS salgınının ardından, Asya ülkeleri V şeklindeki bir iyileşme sürecinde keskin bir şekilde toparlandı ve kaybedilen zemin hızla iyileşti. Bununla birlikte, koronavirüs daha geniş bir problem ortaya koymakta ve BIMCO, iyileşmenin virüsün yılın geri kalanı için global çıktığı sürüklemeye devam edeceğini ve daha çok U şeklinde bir iyileşme

olacağını tahmin ediyor. Son olarak; L şeklinde bir toparlanma, küresel ekonomiye yapısal zararın verildiği bir senaryo sunmakta, ancak şu anda mevcut bilgiler göz önüne alındığında, bunun gerçekleşmesi pek olası görünmemektedir.

Taşımacılık, ekonomik istikrarlı büyümeden beslenir ve buna göre, tüm segmentler küresel salgının

yansımalarını hissedecektir. Ancak, U şeklinde bir toparlanma olduğu varsayımıyla bazı segmentler için beklentiler diğerlerinden daha iyidir.

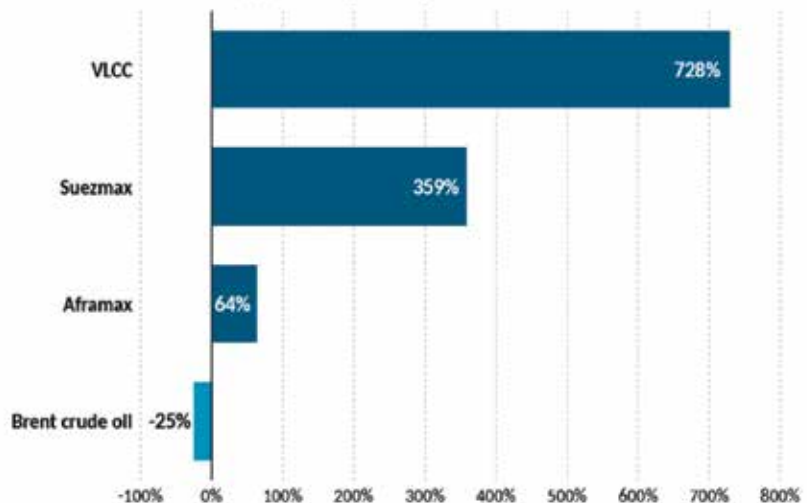
SUUDİ ARABİSTAN ARZI ARTIRIRKEN SIVI YAKITLARA YÖNELİK TALEP YAVAŞLIYOR

Ham petrol tanker piyasası, azalan akaryakıt talebine rağmen oldukça tepkisz kalmaktadır. Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü'nün (OPEC) görüşmeleri 6 Mart'ta sona erdiğinden beri, büyük ham petrol tanker navlunları özellikle Suudi Arabistan'ın piyasaya büyük oranda ham petrol basma vaadiyle bağlantılı olarak günlük 279.259 ABD Doları'na (13 Mart 2020) fırladı. Bu durum, ülkelerin bu denli yüksek miktarları depolayabilecek kapasitelere sahip olup olmadığı sorusunu da devamında getirmektedir. Benzer bir navlun artışı, ABD'nin büyük bir Çin tanker şirketine yaptırım uyguladığı ve tanker filosundan büyük bir kapasite miktarını etkili bir şekilde ortadan kaldırdığı 2019 sonbaharında da görülmüştü.

Bu ani yükselişler, esasında piyasanın dengesizliğini ortaya koymaktadır. Suudi Arabistan petrolünün başabaş fiyatı mevcut fiyatların çok üzerinde ve bu nedenle mevcut üretim miktarı uzun süre bu seviyede kalmayacaktır. Her şeye rağmen, düşüşteki petrol fiyatları ithalatın bir süreliğine artışı sağlarken, diğer yanda da 'yüzer

Crude oil tanker earnings spike

Weekly percentage change, 6-13 March 2020



Source: BIMCO, Clarksons, Marine Bunker Exchange

depolama' faaliyetleri için de bazı çıkarımlar oluşturacaktır.

Geçici olaylara bakıldığında, orta vadeli görünüm oldukça kasvetli bir hal almaktadır. Yavaş ekonomik büyüme ile petrol ürünleri için genel talep azalacaktır. Bunu, dünya çapındaki büyük ölçekli uçuş iptalleri ve daha pasif bir nüfus gibi tüketici davranışlarındaki değişikliklerle birleştirdiğinizde, beklentiler iyi görünmüyor. Etkiler, talebin ortadan kalkmasına neden olacak ve iyileşme gerçekleştiğinde telafi etmek zor olacaktır. Çin'in şubat ayında kapanması, sıvı yakıtlar üzerinde büyük bir baskı yarattı. Batı'daki gelişmiş ekonomiler, yayılmayı sınırlamak için acele ederken, batı yarımkürede petrol için benzer bir düşüş gerçekleşecektir.

ÇİN TEKRAR OYUNA DÖNSE BİLE KONTEYNER HACİMLERİNDE YAVAŞLAMA BEKLENİYOR

Stoklar azalıyor, tedarik zincirleri ve perakendecilerin ara ve mamul malları stoklaması gerekiyor ve Çin imalat sanayinin toparlanmasıyla konteyner hacimleri toplanmaya başlayacaktır. Ancak önümüzdeki aylarda, tüketici güveninin gelişmiş ekonomilerde kötüleşmeye başlamasıyla beraber, konteyner hacimlerinin büyümesi durgunlaşmaya, hatta azalmaya başlayabilir. Washington'un öncülük

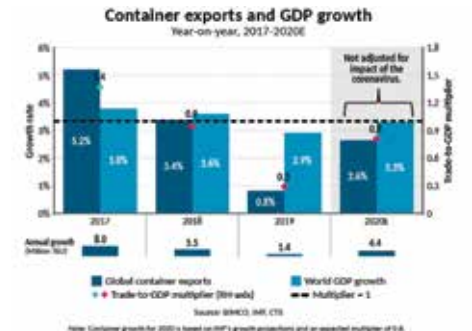
ettiği ticaret söylemi, geçen yılın konteyner hacimlerinde yaklaşık yüzde 0,3'lük bir ticaret-GSYİH çarpanına eşit şekilde, yıllık %0,8'lik bir artışla kısmen yavaş bir büyümeye yol açtı. (Kaynak: IMF, CTS)

Koronavirüs salgınından önce bile, BIMCO, çarpanın 2020 yılında 0.8-1.0 civarında hareket etmesini bekliyordu. Ancak, küresel ekonomi artık koronavirüsün insafına kalmış durumda ve 2019'a kıyasla küresel konteyner hacimlerinin büyümesi için V şeklinde bir toparlanma olması gerekecektir. Salgın sadece Çin ile sınırlıyken, Çin'den yüklenen konteynerli yüklerdeki azalma neticesinde küresel tedarik zincirlerinde arz yönlü bir şok yaşandı. Dünyanın geri kalanı çeşitli sınırlama önlemleri uyguladıkça, konteyner ile taşınan mallar için talebin de azalması söz konusu. Bazı raporlar konteyner ekipman sıkıntısına işaret etmekte ancak gelişmiş ekonomilerin konteyner ile taşınan mallara olan talebi yeniden artmaya başladıkça, ekipman sıkıntısı da ortadan kalkacaktır.

UFUKTA BİR KURU DÖKME YÜK TOPARLANMASI VAR MI?

Çin tüm kuru dökme yük ithalatının %35'ini oluşturduğundan, ülkedeki herhangi bir olumlu gelişme kuru dökme yük piyasası için daha olumlu bir görünüme dönüşmektedir.

Kuruyük piyasasında bir bölünme söz konusu. Capesize piyasası durgunlukla boğuşurken, Panamax, Supramax ve Handysize navlunları başabaş seviyelere doğru tırmanıyor. Capesize alt segmenti, Brezilya'dan sadece birkaç spot kargo ve genel olarak düşük Brezilya demir cevheri ihracatıyla kesinlikle koronavirüse yakalanmış gibi görünüyor. Diğer veriler, Çin çelik üretiminin Ocak/Şubat aylarında iyi bir şekilde arttığını ve yıllık bazda %3,1 oranında büyüdüğünü göstermektedir. Çin'in, ülke genelindeki yaygın karantina etkilerini telafi etmek için şubat ayında ekonomik büyümeyi destekleyici bir teşvik paketi sunması bekleniyor. Bu uygulamanın Capesize piyasasına bir miktar fayda sağlayabileceğine inanılıyor. Uygulamanın boyutuna bağlı olarak bu teşvikler, kuruyük navlun piyasasını diğer piyasalardaki durgunluktan ayrı tutabilecektir. Biliniyor ki, geçtiğimiz 10 yıl süresince Capesize talebi, Çin'in altyapı inşasından kaynaklı bir seyir halindeydi; fakat bu seferki teşvik paketi, tüketici harcamalarını artırmaya odaklı ve her türlü yurt içi faaliyeti tekrar eski haline döndürmeye yönelik



The coronavirus pandemic

Implications	What to look out for
<p>Oil tanker shipping</p> <ul style="list-style-type: none"> Worldwide cancellations of air travel and wide-spread quarantines in advanced economies will drive down global oil demand. Plummeting oil prices will bring some demand back to the market, as importers and traders leverage the lower prices. 	<ul style="list-style-type: none"> Any resolutions to the OPEC+ conflict, which could put a halt to high levels of crude output. Whether the Chinese population mobilizes back to pre-quarantine conditions, driving up oil product demand. Restrictions to the free trade of goods and port closures as well as additional travel restrictions and cancellations of air plane travel. Drastic movements in the oil price.
<p>Container shipping</p> <ul style="list-style-type: none"> Consumer spending in advanced economies will start to weaken, prompting a slowdown of container demand growth. The bleak GDP growth outlook and a low trade-to-GDP multiplier could slow down or even cause annual container volume growth to decline, adding additional pressure to the fundamental balance. 	<ul style="list-style-type: none"> The spread and containment measures in major Western economies, which could weaken consumer sentiment and spending. Downward adjustments to the GDP growth of advanced economies. Quarantines in Asian countries, such as South Korea and Japan, with large manufacturing hubs. Restrictions to the free trade of goods and port closures.
<p>Dry bulk shipping</p> <ul style="list-style-type: none"> As China returns to the market, freight rates could start to recover, towards profitability; yet protectionist measures could hinder imports of some commodities. Slowing infrastructure investments and economic activity outside of China could drive down demand for raw materials. 	<ul style="list-style-type: none"> Roll out of fiscal stimulus in China directed at infrastructure. Brazilian iron ore exports, Chinese steel production and industrial production. Quarantines and economic resilience of other emerging markets and dry bulk commodity exporters. Restrictions to the free trade of goods and port closures.

Source: BIMCO

Note: The pandemic is still developing and thus the outlook presented above is simply BIMCO's market expectations given the current information available.

olabilir. Böyle olursa, bu farklı yapıdaki hareketlilik, Capesize sektörüne pek fayda sağlamayacaktır. Koronavirüsün deniz ticareti pazarlarını nasıl etkilediği hakkında daha fazla bilgi için, ana deniz ticareti pazarları hakkında 2020 tahminimiz için yapılan revizyona bir göz atmanızda fayda var.

Editörün Notu: Bu makale BIMCO'dan izin alınarak yayınlanmıştır. BIMCO web sayfasında koronavirüs ve limanlar kısımlarını dünya denizcilik sektörüne açtı. İlgilenenler bu sayfaları da ziyaret edebilirler.

* BIMCO – BAŞ ANALİST

Gemiler ve limanlara yönelik uygulanan tedbirler



HÜSEYİN ÇINAR *

COVID-19 salgınında hastalığın yayılımı hızla devam etmektedir. ABD Sağlık Kontrol Merkezi CDC tarafından 24 Mart 2020'de açıklanan bir veriye göre; Diamond Princess adlı kruvaziyer gemisinde yapılan incelemede koronavirüs vakasından 17 gün sonra gemi kamaralarındaki yüzeylerde canlı virüse rastlandığı bildirilmiştir. Bu veri bize bu virüsün 14 günden daha fazla yaşayabileceğini göstermektedir. Bizim bu salgında önemseydiğimiz iki konu var. Birincisi gemi adamlarımızın sağlığı, ikincisi deniz ticaretinin hem ülkemiz limanları arasında ve hem de uluslararası limanlar arasında serbestçe yürütülmesidir.

Konunun daha akılda kalıcı olması için #önce hayat #önce sağlık #önce siz diyoruz. Bu çerçevede şirketlerimiz gemilerindeki gemi adamlarının sağlık ve sıhhatini koruyabilmek için ellerinden gelen çabayı göstermekte, bu konuda ilave tedbirler uygulamaktadır. Bu tedbirler aslında bugün de başlamış tedbirler değil. Örneğin, Dünya Sağlık Örgütü'nün 2005 yılında yayımlanmış olduğu "Handbook for management of public health events on board ships" başlıklı bir doküman var. Bu doküman böyle bir salgının vuku bulması halinde

bütüncül bir yaklaşımla gemi ekosistemi içerisinde salgınla nasıl mücadele edileceğini çok güzel bir şekilde açıklıyor. Bu süreçte kullanılabilecek diğer doküman da Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS tarafından 3 Mart 2020 tarihinde yayınlanmış olan "Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers" başlıklı dokümandır. Bu iki dokümanın gemilerimizde bulundurulması bu virüsle mücadelede oldukça önem arz etmektedir. Bizler de bu dokümanlarda belirtilmemiş olan detayları çalışarak şirketlerimize tavsiye olarak yayınlamaktayız.

Bu süreçte iki tedbir mekanizması geliştirdik. Bunlardan birincisi Mükemmeliyet Merkezimizin sektörümüzün koronavirüs bilim kurulu gibi çalışıyor olmasıdır. Bu merkez salgına yönelik sektörde alınabilecek tedbirleri, gemi adamlarımızın sağlığının korunması ve salgının gemilerimize sıçramasını önlemek için alınması gereken tedbirleri görüşüp sektörümüze yayınlamasını sağlıyor. Gerektiğinde Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile istişarede bulunmayı da bu merkezin faaliyeti içinde düşünüyoruz.

GEMİ ADAMLARININ DEĞİŞİMİ

Diğer bir konu da koronavirüs tedbirleri kapsamında sektörümüzün karşılaştığı sorunlara çözüm üretmek deniz ticaretinin devamlılığını sağlamamız konusudur. Gerçekten uygulanan tedbirler ile deniz ticaretinin akışı konusunda orantılı bir ilişki kurulması gerektiğini düşünüyoruz. Bunda da en önemli iki konu gemiler ve limanlara yönelik uygulanan tedbirler olarak önümüze çıkmaktadır. Bu çerçevede sorun olarak en sık rastlamaya başladığımız konu gemi adamlarının değişimi konusu olmuştur. Neredeyse dünyadaki birçok ülke limanlarında gemi adamı değişimine müsaade

etmiyor. Birçok şirketimiz gemideki gemi adamlarının çalışma süresini bir ay süresince uzattı, ancak bu salgının uzaması durumunda bir ay sonra uygulanacak şekilde gemi adamlarının değişimi için yeni bir tedbir geliştirmek ihtiyacı doğacaktır. Bazı gemilerimizde bu sebeple fazla gemi adamı dahi bulunmaktadır.

Sektörümüz salgın nedeniyle yeni uygulamalarla karşı karşıya kaldığından bu geçiş aşamasında yukarıda da belirttiğim gibi bazı sıkıntılarla karşılaşmaktayız. Biz de bu konuda sektörümüze yardımcı olabilmek için temas noktaları oluşturarak, o temas noktaları aracılığıyla sorunların çözümüne katkı sağlamak için çabalıyoruz. Diğer bir konu da gemilerin sörvey sürelerine ilişkindir. Örneğin yıllık sörveyleri gelen gemilerimiz sörveyörlerinin tersanelerin tedbirleri kapsamında müsait olamamaları nedeniyle sörveylerini gerçekleştirilememektedir. Almanya, Singapur gibi birçok ülke tüm sörveyleri üç ay süreyle ertelemiştir. Muhtemelen bizde de yıllık sörveyler ertelenecektir.

Denizcilik Genel Müdürlüğümüz salgının ilk ortaya çıkmasıyla birlikte çok hızlı bir şekilde ilgili genelgelerle uygulanması gereken tedbirleri yayınlamıştır. Bu kapsamda gemi adamlarının STCW sertifikalarının süreleri uzatılmış, aylık ve üç aylık periyotlarda uygulanan ön sörveylerin süresi uzatılmış, yabancı bayraklı gemilere yapılan liman devleti denetim oranı yazımız tarihinden itibaren üç ay süreyle %15 olarak uygulanmaya başlamıştır. Görüldüğü gibi sektördeki tüm kurumlar olağanüstü gayret ile salgının önlenmesine yönelik yoğun çaba sarf etmektedir ve edecektir. Temennimiz bu salgının kısa sürede yayılımının azalmasıdır.

* TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions - and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at dnvgl.com/maritime

COVID-19'un mart ortası itibariyle küresel ekonomi ve deniz ticaret sektörüne etkileri



HARUN ŞİŞMANYAZICI*

I-GİRİŞ

Bilindiği üzere Şiddetli Akut Solunum Sendromu (SARS) ve Orta Doğu Solunum Sendromu (MERS) ile aynı ailenin bir parçası olup, daha önce bilinmesine rağmen mutasyona uğrayarak farklı bir nitelik kazanarak çıkışı itibari ile hayvandan hayvana daha sonra insanlara ve insandan insana bulaşabilen yeni korona virüsü - Covid 19 Çin'in Wuhan Şehri'ndeki Huanan Canlı Hayvan Pazarı'nda ortaya çıktı. Ardından da Çin şehir ve eyaletleri başta olmak üzere şimdiden 120 ülkeye yayılmıştır. Virüs Asya, Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Amerika olmak üzere pek çok yerde görülmüştür. Bize yakın bölge ve ülkeler bakımından ise son haberlere göre İran, Mısır, Yunanistan, Romanya ve İsrail'de de söz konusu virüs vakalarına rastlanılmıştır. Sonra ne yazık ki bu salgın bize kadar ulaşmıştır...

Dünya Sağlık Örgütü Aralık 2019'daki verileri ve vaka sayısını dikkate alarak önce uluslararası alanda acil durum ilan edilmesine gerek duymamış, ancak zaman içinde vaka ve ölüm sayısının artması ve Çin dışında diğer ülkelerde de görülmesi üzerine 30 Ocak 2020'de "Uluslararası Kamu Sağlığı Acil Durum" ilanı yapmıştır. Fakat pandemic olduğu hususunda yani tüm dünya genelinde çok etkin ve yaygın bir bulaşıcı hastalık olduğu yönünde bir bildirim uzun süre yapmamıştır. Dünya Sağlık Örgütü'nün çok sayıda ülkede Covid 19'un görülmesinden ve ölüm sayısının artmasından sonra yaptığı değerlendirme ise, virüsün epidemic olmaktan yani sadece bir iki-üç yerde yaygın şekilde görülmekten ziyade çok geniş alana yayılmaya başlayarak pandemic (Çok ciddi ve yaygın bir salgın) bir hastalık karakterine dönüşmeye başladığı yönünde olmuştur. Fakat daha sonra Mart başında yaptığı bildirimde 130.000'i aşan vaka, 5000 bine yaklaşan ölüm ve %3.6 ölüm oranı üzerine artık bu virüs salgınının pandemic nitelikte ve işin çok ciddi olduğunu beyan etmiştir. Şu ana kadar en fazla vaka ve ölümler Çin'de olmuş ancak, alınan ciddi önlemler ile Çin'de yayılma oranı azalmaya başlamıştır. Çin bu bakımdan başarılı bir sınav vermiştir. Artık bu virüs salgınının yeni merkezi Avrupa ve ABD olmuştur. Orta Doğu'da da İran bu durumdadır.

Malumunuz olduğu üzere yukarıda gelişmeler olmadan önce IMO da, 31 Ocak 2020 tarih ve 4203-4204 No'lu sirkülasyonları ile bu salgının öneminden ve alınması gereken önlemlerden söz ederek, üye ülkeleri ve denizcilik camiasını bu konuda uyarmıştır. Takdir edileceği ve "Finanskolik Dünya Ekonomisine Korona Virüsü Bulaştı" makalemde de detayı ile belirttiğim üzere bu virüs zaten 2008/2009 finansal krizinden beri en kötü ve yıkıcı bir 2019 yılından

sonra alınan tedbirler ve merkez bankaları müdahaleleri ile yavaş yavaş düzelmeye eğilimi içinde olan ve 2020'de buradan yukarı doğru çıkış beklenen küresel ekonomiyi negatif yönde etkilemeye başlamıştır. Kısaca 2019'a göre (aşağı yönlü riskler ve politik belirsizlikler saklı kalmak üzere) daha iyi bir 2020 ümidi taşınırken, Covid -19 zaten 1990 yılından beri en kötü büyüme oranı ile karşılaşan (%6.1) Çin başta olmak ve ondan diğer ülkelere yayılmak üzere birçok ülkede iktisadi bir durgunluğu tetiklemiştir. Çin üretimi ara malı ve nihai tüketim malı eksikliği nedeni ile bu malların artan fiyatları yüzünden (Çin ekonomisindeki küçülme ve buna bağlı hammadde talebindeki düşme yüzünden ham petrol, demir cevheri, kömür, bakır gibi emtiaların fiyatlarındaki azalma dışında) resesyon ile birlikte fiyat artışları yani slumpfilasyon görülebileceği düşünülmeye başlanmıştır. Bilindiği üzere bunun olabilmesi için resesyon ile karşılaşılması, başka bir deyişle ekonominin iki çeyrek üst üste yıllık küçülmesi yani negatif büyümesi gerekmektedir. Oysa ne dünya ekonomisinde, ne de başat ülkelerde virüsün ortaya çıktığı ilk dönemlerde 2020 için bir resesyon beklenmemekte, sadece durgunluk beklenmekteydi. Fakat virüsün İran başta olmak üzere Orta Doğu'ya da yayılması, İtalya'da ve ABD'de görülmesi ile birlikte İtalya'nın, Japonya'nın hatta Almanya, ABD ve Fransa'nın resesyona gireceği gündeme gelmeye başlamıştır. Fiyat artışları olarak ise şimdilik ağırlıklı olarak gıda fiyatlarında bir artış yani gıda enflasyonu, ilaveten tedarik zincirinde kırılmalar nedeni ile girdi ve bazı nihai tüketici mallarının fiyatlarında artışlar görülmektedir. Zaten bu gibi iktisadi kriz dönemlerinde insanların tercih sıralaması gıda, giyim, beyaz ve kahverengi eşya, araba ve ev olmaktadır. Yani gıda ve zorunlu ihtiyaçlar dışında (ısınma,

eve kapalı olmanın yarattığı ihtiyaçlar vb.) diğerlerine talep pek fazla olmamaktadır. Ancak insanların eve kapanması ve tedarik zincirindeki aksamalar nedeni ile üretim de pek fazla olmamaktadır. Hatta bazı alanlarda iş gücü bulmakta zorlanılmakta, emek ücretleri de artmaktadır (Çin’de bazı bölgelerde yaşandı). Fakat tersine talep olmaması, üretim aksamaları nedeni ile işçi çıkarma ve işsizlik de artmaktadır. Birçok ülkede bu görülmektedir. Zaten kriz, durgunluk ya da resesyonun işsizlik yaratacağı izahat varededir. Bu belirtiler ise bir deflasyonist ortam belirtileridir. Yani karmaşık ve birçok ekonomik vakanın iç içe girdiği bir dönem yaşanmaktadır. Çünkü zaten yapısı itibari ile uzun süredir bir resesyon beklenen küresel ekonomide salgın hastalık ile bu tetiklenmiş ve iki kötü bir araya gelerek “TROUBLE TWIN- İKİZ SORUN” halini yaratmışlardır.

Dünya; hatta makro ekonomik parametreler bakımından iyi olduğu söylenen ama bir taraftan da içten içe sorun biriktiren ABD, 2019’da 1990’dan beri en düşük büyümeyi gerçekleştiren ve uzun süredir kriz beklenen Çin, kötü bir AVRUPA, uzun süredir durgunlukta olan ve 2019 son çeyreğinde ciddi bir daralma görülen Japonya’nın olduğu bir dönemde bu salgın ortaya çıkmıştır. Yani 2019 ortasında alınan tedbirler ile iyi bir yola sokulmaya çalışılan ve 2020 için belli rezervler ile olumlu bir gelişme beklenen fakat çok kırılgan olan bir dünya ekonomisi ile bu salgın üst üste gelmiştir.

Şubat sonu itibari ile Almanya başta olmak üzere (verim eğrisi yatay seyretmekte iken, sonra eksiye inmiştir) Avrupa ülkeleri ve Amerika’da verim eğrisinin yeniden bozularak kısa dönem tahvil faizleri (3 aylık) uzun dönem faizlerinin (10 yıllık) üstüne çıkmıştır. (ABD’de 10 yıllık tahvil faizi ile 3 aylık tahvil faizi farkı %0.20 olmuştur). 10 yıllık -1 yıllık faiz farkı ise %0.12 olmuştur. ABD’de geçmiş 7 resesyon periyodunda bu fark 0 ve altında olmuştur. 10 yıllık tahvillerin faizi paranın güvenli limana kaçışı nedeni ile düşerek, küresel bir resesyon

riskini gündeme taşımış ve piyasalarda risk iştahı azalarak bu fiyatlanmaya başlamıştır. Buna karşın daha önceki hava değişerek, ABD’de FED’in bu yıl 3 ya da minimum 2 faiz indirimi yapacağı, bunların mart ve nisan ayında olacağı, mart ayı faiz artırımı ihtimalinin %50’nin üstüne çıktığı belirtilmeye başlanmıştır. Zaten çok düşük politika faizi uygulaması nedeni ile eleştirilen AB Merkez Bankası’nın ise bu yılın ikinci yarısında faiz artırımı yapması ve maliye politikalarına ağırlık vermesi beklenirken, şimdi bunun tersine haziran ayında hatta içinde bulunduğumuz günlerde faiz indirimi yapması beklenmektedir. Ha keza aynı uygulama İngiltere’den de beklenmekteydi. Beklentiler bu yönde olmakla beraber, umulmadık şekilde FED agresif bir şekilde mart toplantısı öncesinde 3 Mart’ta politika faizini 50 baz puan düşürmüştü, bunu takiben ABD 10 yıllık tahvil faizleri ilk defa birin altını görmüş %0.80’lere düşmüştür. 5 yıl (%0.74)-30 yıl(1.64) tahvil faiz farkı %1’in altındadır. Bu sadece resesyon öncesi olacak bir durumdur. Geçmişte ABD’de böyle olmuştur. ABD’de ilk çeyrek büyümesinin q/q esası ile %1.2, ikinci çeyrek büyümesinin ise (daha doğrusu küçülmesi) aynı bazda -%3.2-5 olması, buna göre 2020 büyümesinin en iyi ihtimal ile 0 olacağı ya da azalacağı tahmin edilmektedir. Bu teknik olarak olmasa da resesyon anlamındadır.

20 Mart 2020 itibari ile VIX Endeksi (Korku Endeksi) 72’lerdedir. (Normali 15-20 dir, 25-30 finansal piyasalarda bozulma vardır. 30 üstü türbülans tehdididir.) Çin’de yeniden üretim başlamakla beraber şubat ayında İmalat PMI 35.7, Hizmet PMI’ı 26.5, Üretim Endeksi 27.8 olmuştur. Çin GDP’sine 4.58 trilyon Yuan katkı sağlayan ve virüsün yayıldığı Hubei Eyaleti’nde üretimin aksamaları, özellikle çelik üretimi bakımından ithal demir cevherine bağımlı bu eyaletin tüketim ve üretimindeki düşme deniz taşımacılığını ters yönde etkilemiştir. Çin ekonomisinin taşıyıcısı durumundaki emlak sektörü virüsten önemli ölçüde etkilenmektedir. Ülke genelinde 30 büyük ve orta ölçekli şehirde ticari ev satış işlemleri 50.400 metrekare ile geçen senenin aynı

dönemine göre sadece %10’dur. Otomotiv sanayide ha keza etkilenen diğer bir sektör olmuştur. Çin’de araba satışları şubat ayında %80 düşmüştür. Çin’deki 6 büyük enerji santralinin günlük kömür tüketimi şubat ayında geçen senenin aynı dönemine göre %60 azalmıştır. Bu dökme yük piyasasındaki gerilemenin nedenini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Çin’de virüsten etkilenen diğer sektörler demir çelik sanayi ve elektronik sanayi olmuştur.

Çin’de üretim kapasitesi genelde %40-50 düşmekle beraber, artık yavaş yavaş fabrikalar birçok yerde yeniden üretime başlamışlardır. 12 Şubat 2020’de Çin Merkezi Büro Daimi Komitesi bu virüsün önlenmesi ve kontrolü için bir çalışma yapmış ve dahili talebin artması, dış talebin istikrara kavuşması ve dış ticaret şirketlerinin yeniden çalışmaya başlaması için gerekli tedbirleri almıştır. Çalışanların iş yapması ve ticari faaliyetlerin yeniden başlaması hükümetin önceliği olmuştur. Çin’de ilk çeyrek büyümesinin %4 olacağı kestirilmektedir. Bazıları bunun altını bile telaffuz etmektedir. (%3.5) IMF ve OECD’de küresel büyüme tahminlerini aşağı yönlü revize etmektedirler. Aslında 2020 yılı için 2008 krizi öncesi küresel büyüme oranı olan %4’lük bir büyüme oranı beklenmesi gerekirken, tam tersi %3.3’ler gibi hatta kriz ağırlaşırca bunun altında bir büyüme beklenmektedir. OECD 2 Mart raporunda 2020 küresel büyüme beklentisini %2.4 düşürmüştü, 2020’nin ilk çeyreğinde negatif olabileceğini belirtmiştir. Fitch ise 19 Mart 2020 itibari ile bunu % 2.4’ten %1.3’e revize etmiştir. Bilindiği üzere 15-20 gün önce kötü senaryoya göre beklenti %2 olup, bu büyümenin fakir ülkelerin daha fazla büyüme ihtiyacı ve nüfus artışı dikkate alındığında resesyon olarak yorumlanması gerektiğini ileri sürenler bile bulunmaktaydı. Geçtiğimiz günler içinde küresel bir resesyon bir ihtimalken, bugün için ise artık küresel büyüme oranı beklentisi 2020 için %2’nin de altına düşmüş ve resesyon riski ciddi olarak artmıştır.

Virüsün küresel ekonomiye negatif etkisi ilk hesaplamalara göre 1.2 trilyon

USD düzeyindeydi. Bugünkü tabloya göre artık bunun çok fevkinde olması tahmin edilmektedir. 5 milyon şirket risk altındadır. Virüs satış gelirleri 2 trilyon USD'yi bulan 17.000 şirketi doğrudan ilgilendirmektedir. Dünyanın tepedeki ilk 1000 şirketinin %94'ü virüsten negatif etkilenmektedir. Virüsün haftalık ticari etkisi ise 26 milyar USD kayıp olmaktadır.

Bilindiği üzere Çin'in %5 altında büyümesi küresel ekonomi için bir durgunluk eşiği olmaktadır. İç talep ve servis sektörleri ağırlıklı bir büyüme modeline sahip olan Çin'de Corona -19 nedeni ile bu sektörler etkilenmekte ve talep daralmaktadır. Ancak tedarik zinciri problemleri nedeni ile gıda enflasyonu artmaktadır. Hizmet sektöründe belli bir dönem daralmanın yani bu alandaki talep düşüklüğünün bir daha yerine konulamayacağı izahat varestedir. Bu salgın takdir edileceği üzere insanların sosyal hayattan izole edilmesi ve seyahat imkanlarının daralması nedeni ile hizmet sektörünü vurmaktadır. Krizden etkilenen hizmet alanları turizm, eğlence, cafe, sinema, tiyatro, ulaşım özellikle havayolu şirketleri vb. olmaktadır. Gezmeyen insanın dolayısı ile giyim ihtiyacı da olmamakta, krizli bir ortamda kimse ev ya da araba almayı da düşünmemektedir. Dolayısı ile günlük hayatımızda ilk göze çarpan hizmet sektörü olsa da, sanayi ve inşaat sektörü de bundan ciddi şekilde etkilenmektedir.

Talep azalmasına bağlı olarak petrol tüketimi ve talebindeki azalma karşısında OPEC içinde en büyük üretici Suudi Arabistan ve OPEC dışı önemli ham petrol üreticisi (ilk 3 içinde) Rusya üretim kısılması konusunda anlaşamamışlar ve bu görüşmelerden üretim düşmesi yerine her biri tarafından üretim artırılması resti ile karşılıklı artırım kararları çıkmıştır. Talep düşerken bu artırım kararları karşısında petrol fiyatları hızla düşerek USD 30 barili görmüş, sonra biraz yükselerek USD 35 barile çıkmıştır. Sonra BrentUSD 24.88 barile kadar gerilemiştir. Bunun kısa vadede petrol ithal eden ülkeler için avantaj sağlayacağı düşünülse de, Türkiye gibi petrol ihraç eden ülkelere ihracat yapan

ülkeler için orta ve uzun vadede sıkıntı yaratacağı izahat varestedir.

Petrol ihraç eden ve bütçeleri içinde petrol ve müşterilerinin ağırlık taşıdığı gelişme yolundaki ülkeler ise ciddi sıkıntı ile karşılaşacaklardır. Dünya küresel büyümesi içinde gelişme yolundaki ülkelerin geçmişte ortalama %7, şimdilerde ise %4-5 arasında büyüme oranı ile küresel büyüme oranına önemli bir katkı sağladığı düşünülürse, bu ülkelerdeki kötüleşme dünya ekonomisini de ters yönde etkileyecektir. Bu nedenle Trump, Rusya ile Suudi Arabistan arasında anlaşmaları için aracılık yapabileceğini bunun her iki ülkenin ekonomisine de zarar verdiğini belirtmiştir. (Nitekim Rusya'nın CDS'i 60'dan 300'lere yükselmiştir. Bizde de 500'lere çıkmıştır.) Ancak diğer taraftan ABD hızla stratejik petrol stoklarını tamamlamaya çalışmaktadır. Bu ise piyasada bir talep yaratmaktadır. Böylece ABD hem ucuzdan petrol stoklamakta, hem de zaten kendisi de en büyük üretici ve artık ihracatçı olduğundan petrolün daha fazla düşmesine imkan vermemek istemektedir. Nitekim bu haberlerden sonra Brent hızlı bir artış ile 20 Mart 2020 itibari ile USD 28.4 barile çıkmıştır.

Yukarıda zikredilen negatif unsurların birleşmesi ile mart ayının başlarında ABD başta olmak üzere tüm borsalar büyük oranda çökmüş, Trump'ın AB'den yapılacak tüm seyahatleri 30 gün süreyle askıya aldıkları beyanından sonra sermaye piyasasında endeksler hızla düşmeye başlayarak ABD'de borsalar %8 oranında gerilemiştir. Bu olumsuz gelişmeler üzerine FED 17-18 Mart FOMC toplantısını beklemeden politika faizini 15 Mart 2020'de ikinci kez 100 baz puan düşürerek 0-0.25 aralığına çekmiş ve 700 milyar USD'lik parasal genişleme yapacağını söylemiştir. (200 milyar USD tutarında hazine, 500 milyar USD tutarında ipoteğe dayalı tahvil alımı yapacaktır) Bu tedbirler 16 Mart 2020'de piyasalar açıldığında çare yerine panik yaratarak, ABD'de sermaye piyasasında indeksler %11-12 oranında düşmüş, Avrupa'da bu düşüş %5-6 ile sınırlı olmuş, Asya'da ise ilk

etapta ciddi bir reaksiyon gelmemiştir. İngiltere ise daha önce yapmış olduğu 25 baz puanlık indirimine ilave 19 Mart 2020'de ikinci bir 15 baz puanlık indirim yaparak politika faizini %0.10 çekmiş ve tahvil alım miktarını önemli ölçüde artırmıştır. Diğer taraftan ABD'de COVID-19 ile mücadele etmek için 50 milyar USD'lik bir tahsisat sağlanmıştır.

FED'in faiz indirimi ve quantitative easing gibi para politikası tedbirleri meyanında, ABD maliye politikası araçlarını da devreye sokmaya başlayarak şirketlerde çalışanların gelir vergisi oranlarında indirim gitme kararı almıştır. ABD, korona virüsünden etkilenen kişilere 1000 USD, gençlere 500 USD vermeye başlamıştır. Çin trilyon Yuan'lık destek programlarını devreye sokmaktadır. Trump bu konuda 1 trilyon USD'nin üstünde destek sağlanacağını belirtmiştir. Fransa COVID-19 ile mücadele için 45 milyar Euro, İtalya 25 milyar Euro, İngiltere 100 milyar Sterlin kaynak sağlamaktadır. Japonya Maliye Bakanı Taro Aso 4.1 milyar USD'lik ikinci mali paketi açıklayacağını beyan etmiştir. Türkiye ise 100 milyar TL'lik bir mücadele paketini devreye sokmuştur. Almanya ise bu konudaki geleneksel politikasının tersine maliye politikalarını devreye sokacağını ve bütçe denkliliğini gevşeteceğini beyan etmiştir. Bu yeni gelişme zaten uzun süredir, AB'deki sıkıntının sadece para politikası ile halledilemeyeceği, AB'nin başat ülkelerinin maliye politikalarını da devreye sokması icap ettiği hususundaki eleştirilere adeta bir olumlu cevap olmuştur.

ABD başta olmak üzere birçok ülke para politikası ve maliye politikalarını devreye sokarak hem bu salgın ile hem de bunun ekonomik tahribatı ile mücadele etmeye çalışmaktadır. ABD gibi bazı ülkeler bu politikaların meyanında direk adrese teslim olarak hangi sektörlerde sıkıntı varsa ve orada ihtiyaç neyse onu karşılamaya ve şirketleri kurtarmaya çalışmaktadır. **"Ancak ne yapılırsa yapılsın, yukarıdan insanların başından aşağı para dökülse de güven ortamı yaratılmadan ve gelecek ile ilgili olarak durumun ne olacağı belli olmadan ne şirketler**

yatırım yapmakta ne de hane halkı harcama yapmaktadır. Önce güven ortamı sağlanmalıdır.” Bilindiği üzere bu gibi krizli dönemlerde hükümetler politika faizini düşürdükçe ve bunu adeta bir itiyat haline getirdiklerinde, yatırımcılar ya da hane halkı faizlerin daha da düşeceği beklentisi ile pozisyonlarını değiştirmemekte ya da hükümetlerin kendilerine verdikleri vergi teşvikleri nedeni ile artan harcama imkanlarını hatta helikopter parasını harcamamaktadırlar. Böylece ekonomide likidite tuzağı denilen bir durum hasıl olmaktadır. Ülke başkanları da bunu bilerek, söylemleri ile güven ortamı yaratmaya çalışmaktadırlar. Bu nedenle Trump, borsadaki düşüşleri önlemek için devlet olarak şirketlerin tahvillerini bile alabileceklerini beyan etmektedir.

Tüm hükümetlerin dikkat ettikleri ya da etmeleri gereken husus zaten 1/3'ü riskli durumda olan bankacılık sektörüne bu krizin sıçramamasıdır. Çünkü geliri ve karı düşen firmalar bu krizli ortamda bankalara karşı olan borçlarını yerine getirme zorluğuna düşmektedirler. Bunun sonucu olarak zaten zor durumda ve takipteki kredi miktarı fazla olan yatırım bankalarının ilave bu gibi sorunlar ile karşılaşmalarının onlar için iyi olmayacağı izahıtan varestedir. Hükümetler teşvik tedbirlerinde bu hususu da dikkate almaktadırlar. Ancak dikkat edilirse tüm bu tedbirler finansman desteğine dayanmaktadır. Fakat dünya ekonomisinin ana sorunlarından en önemlisi hem şirket, hem de ülke bazında aşırı borçlanmadır. Bu aşırı borçlanma firmaların kar motivasyonunu zayıflatmaktadır. 2050'ye kadar ülkelerin borcu Küresel GDP'nin %400'üne yaklaşacaktır (IMF). Şu an 250 trilyon USD ile küresel GDP'nin %300'üne yaklaşmıştır. Dünya hizmet ve mal üretimi ile bu borcu ödeyebilme kapasitesine sahip değildir. Bu büyük bir sorundur. Diğer taraftan bu kadar ortaya saçılan para, bu dönem atlatıldıktan sonra bir enflasyon riskini getirebilecektir. Fakat doğal olarak bugün yapılması gereken risk yönetimi, dünya ekonomisinin temel ve yapısal sorunlarını çözmek değil, kriz yönetimi olup, kavgada yumruk sayılamayacağı

sözü muvacehesinde alınan tedbirleri de bu pencereden değerlendirmek gerekecektir. Dikkat edilmesi gereken diğer bir husus ise dolar endeksindeki yükselmedir. 102'ye çıkan bu endeks bu durumunu devam ettirirse, işlerin çok da iyi olmadığına işaret edecektir. Çünkü 20 Mart itibari ile ABD'de sermaye piyasaları biraz yukarı yönlü hareket etse de, piyasa aktörleri altın, ABD tahvili dahil her şeyi satıp USD'ye geçmektedir. Bu da başka bir anomalidir.

II- COVID -19'UN DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ

Bu durum doğal olarak özellikle zaten kötü bir 2019 geçiren sıvı ve kuru dökme yük taşıyıcılarını etkileyecek ve 2019'da %1.1 büyüme ile çok kötü bir yıl geçiren dünya denizcilik ekonomisine darbe vuracaktır. Bu yıl 411'leri gören BDI bu makale kaleme alındığında yükselerek 633 puana çıkmış, fakat sonra 16.3.2020'de 623'e düşmüştür. 20 Mart 2020 itibari ile 630 puana çıkmıştır. Çizdiğimiz kötü tabloya karşı tabii Çin başta olmak üzere yukarıda belirtildiği gibi birçok ülke ekonomik tedbir almaktadır. Çin şimdiye kadar 150 milyar USD'lik finansal rahatlık yaratmıştır. Agresif genişlemeci para politikasını devam ettirmektedir. Trilyon Yuan'lık teşvik paketlerinden söz etmektedir. Son olarak helikopter parası bile vermeye başlamıştır. Küçük KOBİ'lere destek sağlamaktadır. Salgının hızla yayılması üzerine yukarıda da açıkladığımız üzere birçok ülkenin Merkez Bankası faiz düşürme kararı almaya başlamıştır. FED 4.2 trilyon olan bilançosunu aşağı yukarı Türkiye'nin yıllık GSYİH tutarı kadar artıracak yani quantitative easing programına ağırlık verecektir. Birçok ülke ve AB, maliye politikalarına da ağırlık verecektir. IMF bunun için 1 trilyonluk kredi kapasitesini harekete geçirmeye hazır olduklarını belirtmiştir. Bununla birlikte bu düşük sikletli salgın da namütenahi devam etmeyecektir.

Önceleri Nisan ayından sonra havaların ısınması ile birlikte salgının etkisinin yavaş yavaş azalacağı düşünülmekle beraber, artık bunun Temmuz-Ağustos ayına kadar devam edeceği beklenmektedir. Aşının bulunması ise

uzun süre alacaktır. ABD başta olmak üzere tüm dünya bu salgının önlenmesi ve tedavi edilmesi için ilaç ve aşı konusunda çalışmaktadır. Bu epidemic vakianın yayılmasının önüne geçilirse (Diğer ülkelere yayılmaya başlasa da, Çin'de bu konudaki gelişmeler iyi yöndedir) sözü edilen teşviklere dayalı talep artışı ve üretim patlaması ile 2020'nin üçüncü çeyrek sonunda ve en geç dördüncü çeyreğinde önemli bir canlanma görülmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Hatta bunu daha önce bile göreceli olarak hissedebiliriz. (Bu senaryoda politik ve ekonomik belirsizlikler ve jeopolitik, iklimsel ve risklerin etkisinin olmayacağı varsayılmaktadır.)

Hal böyle olmakla beraber, yukarıda zikredilen küresel ve ulusal makro ekonomik etkilerinden ari olarak, diğer alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında da bu salgın deniz taşımacılığı hizmetinin verilmesini etkilemektedir. Örneğin gemiler salgının olduğu Çin limanlarına girmek ya da gitmek istememekte, kurvaziyer gemiler limanlarda sıkı kontrole tabi tutularak gemide virüs tespit edilmiş ise kalkışına müsaade edilmemekte ve yolcular karantinaya tabi tutulmaktadır. Çin'den gelen gemiler başka bir limanda kabul edilmemekte ve karantinaya tabi tutulmakta, fümigasyon uygulanmakta, dezenfeksiyon uygulaması yapılmakta, gemide bu salgından hastalanan personel varsa ha keza gerekli önlemler alınmaktadır. Gemide bu salgın nedeni ile hastalanan personel varsa, gemi normal rotasından saparak bu hasta mürettebatın sahilde tedavi edilmesini istemekte, liman gemiyi iskeleye yanaştırmamakta ya da detaylı kontrole tabi tutulmaktadır. Yine her bir limanda farklı olmak üzere bir limana gelmeden önce sağlık belgesi için önceden bildirilmesi gereken bilgiler daha kapsamlı olmakta ve kontroller daha sıkılaşmaktadır. Evvelce gemiye çıkmadan elektronik ortamda beyana dayalı yapılan işlemler şimdi sıkı kontrole tabi tutulmaktadır. Bazı ülke limanlarında gemi personelinin kendi vatandaşları bile olsa sahile çıkmasına izin verilmemektedir (Hindistan'ın Kolkata Limanı). Birçok limanda personel değişmelerine izin

verilmemektedir. Bundan daha önemlisi seyahat yasakları nedeni ile gemi adamlarının bir yerden bir yere hareket kabiliyeti sınırlanmaktadır. Bu gemide kalan personeli psikolojik olarak etkileyerek verimliliğini ve hata yapma riskini artırmakta, aileleri bakımından sosyal sıkıntılar yaratmaktadır. Diğer taraftan gemi personelinin değiştirilme imkanı ortadan kalkınca, bu sefer gemideki personelin ehliyetlerinin süreleri bittiğinden yenilenme sorunu ortaya çıkmaktadır.

Bu husus düzenli denetimlere tabi tutulma mecburiyeti olan tankerlerde daha büyük sıkıntı yaratmaktadır. Bilindiği üzere tankerler kesintisiz olarak vetting ve denetim rejimine tabi olup bu denetim ya da kontrol rejimi OCIMF ve CDI tarafından yürütülmektedir. Fakat tankerler söz konusu salgının sebep olduğu seyahat engellemeleri ve lokal regülasyonlar yüzünden enspektörlerin hareket imkanı sınırlandığından SIRE ve CDI denetimlerini yaptırılmamaktadırlar. Bunların, gemilerin ve dolayısı ile taşıdıkları malların sirkülasyonu bakımından yarattığı engel izahtan varestedir. Kısaca bu gibi engeller aslında hem uluslararası ticareti önlemekte, hem de gemi adamlarının iktisadi refahını ve armatörlerin zaten kriz nedeni ile çok düşen ticari gelirlerini ters yönde etkilemektedir. Bu konuda ICS, INTERCARGO ve INTERTANKO IMO nezdinde üye ülkelerin acilen bir inisiyatif oluşturulmasını talep etmektedirler.

Diğer bir sıkıntı ise gemide salgın bir hastalık tehlikesi olmasa da Çin ya da salgın hastalığın olduğu ülke vatandaşı olan gemi adamlarına ciddi kontrollerin yapılması ve bu nedenle gemilerin gecikmesidir. Diğer önemli bir operasyonel handicap, gemiye yedek parça ikmalinin yapılması, tamirci yollanması sorunu olmaktadır. Kısaca kriz nedeni ile yeterli yük olmamasına, buna bağlı düşük navlunlara ilave gemilerin operasyonel kabiliyetleri de zayıflamaktadır. Şimdilik tek olumlu husus düşük yakıt fiyatları ve tanker piyasasında özellikle VLCC'lerde görülen yükseliştir. Tüm bunlar armatörlerin limanlarda takılmalarına, zaman kayıplarına sebep olmakta bu

kayıplarını kiracılara yansıtmak için uğraşları ise boşa çıkmakta, kiracılar piyasanın zayıflığından istifade ile bunları kabul etmemektedirler. Özellikle dökme kuru yük piyasasında karşılaşılan durum budur. Bu nedenle bazı armatörler bu şartlarda gemi bağlamaktansa, boş durmayı tercih etmektedirler.

Bilindiği üzere bu virüs denizcilik piyasasının temel direği olan Çin'de ortaya çıkmıştır. Çin deniz yolu ile taşınan hammadde ve yarı mamul maddeler bakımından birçok mal kaleminde birinci sırada gelmektedir. (Demir cevheri, soya, ham petrol vb., kömürde ise 2010 yılından sonra bazen birinci sırada, bazen ikinci sırada olmaktadır.) Dünya ithalatının %22'si, gemi inşa üretiminin %33'ü, retrofit'in %77'si Çin tarafından yapılmaktadır. Böyle bir ekonomi COVID-19 virüsü nedeni ile şimdi biraz hafiflese de durma noktasına gelmiştir. Doğal olarak bu durum tüm denizcilik sektörünü her segmentde ters yönde etkilemiştir. Clarkson'un Sektörler Arası Navlun Endeksi bu yılın başına göre %32 düşmüştür. Ancak 28 Şubat itibari ile dökme kuru yük piyasası, kruvaziyer gemileri ve konteyner piyasası bu virüsten tanker piyasasına göre daha kötü etkilenirken, tanker piyasası özellikle VLCC'lerin spot piyasada time charter eşitleri, Çin alımlarının düşmesine rağmen 21 Şubat'a göre (USD 26.619 gün) %16 artış ile USD 30.915 gün olmuştur. (Ancak 2020 başında USD 51.352 olduğunu göz ardı etmemek gerekir.) Bunun nedeni ucuz ve düşük fiyatlardan stok yapma politikasıdır. Diğer bir nedeni ise depo kapasitesi yeterli olmayan ülkelerin bu tankerleri depo olarak kullanmaları ya da spekülatif maksatla ucuza kapattıkları malı gemi üstünde tutup makul bir fiyata yükselince satma politikalarıdır.

12 Mart ve takip eden dönemde ise petrol fiyatlarındaki düşmeden beslenerek bir ünlü Yunanlı armatörün 2012 yapısı scrubber fitted olmayan VLCC'si (MaranAntares) time charter eşiti olarak yaklaşık USD 300.000 güne bir Taylandlı kiracıya sefer esası ile stemevabeste bağlanmıştır. Aynı armatörün 2010 yapısı Scrubber'sız

2010 yapısı başka bir gemisi ise boş geçen süreler de dikkate alındığında sefer esası ile t/ch eşiti olarak USD 85.216 güne bağlanmıştır. Genel olarak bakıldığında 13 Mart itibariyle VLCC'lerin sefer esaslı bağlantılarının time charter eşitleri scrubbersız USD 279.255 gün (bir hafta öncesine göre artış %728), scrubberlı olanların ise USD 285.874 gündür (haftalık artış %595'dir). Bu ratelerin çok iyi olduğu aşikardır. 13 Mart itibari ile VLCC'lerin bir yıllık time charter esası ile kiralari USD 32.500 gün seviyesinde olmuştur. Suezmax'lar ise 28 Şubat'ta bir hafta öncesine göre %1 düşüş ile USD 25.968 gün olmuştur (2020 başı USD 56.217 gündü.) 13 Mart itibari ile olumlu gelişmeden bu tonaj gurubu da nasibini almış ve Scrubber'sız bir Suezmax'ın sefer esası ile bağlantılar bakımından time charter eşiti USD 120.870 güne (%359 artış), sucrubberlı olanın ise USD 123.931 güne çıkmıştır (%312 artış). Aframax'larda ise bu artış daha mutedil olmuştur. Scrubber'sız bir Aframax'ın sefer esası ile navlununun time charter eşiti bir önceki haftaya göre %84 artış ile USD 42.943gün olmuştur.

Temiz ürün piyasası ise MR'lar için (37.000-40.000 lotlar bakımından) %20'lik artış ile 28 Şubat'ta 2019 ratelerinin de üstüne çıkışla bir hafta içinde %20 artmış ve sefer esaslı bağlantıların time charter eşitleri USD 17.684 gün olmuştur. 13 Mart itibari ile ise bu ratelerde %14-17 arasında bir artış olmuştur. Kirli Panamax Rateleri ise %11 artışla USD 21.911 gün olmuştur (21 Şubat'ta USD 19.739 gündü). 13 Mart itibari ile %16 ilave artış olmuştur. Handy'lerin rateleri ise düşmüştür. Kısaca tanker piyasasında mix bir durum bulunmaktadır. Handy'lerde 13 Mart itibari ile sınırlı da olsa %2-4 arasında bir artış olmuştur.

“Sonuç olarak 13 Mart itibari ile tanker piyasası genel olarak iyi bir durum arz etmektedir (Petrol fiyatlarındaki düşme bunda etkili olmuştur).”

COVID-19 deniz taşımacılığını negatif etkilerken, petrol fiyatlarındaki düşmeye paralel yakıt fiyatlarındaki önemli oranda azalma armatörlere can

suyu olmuş ve sefer esaslı ile yapılan bağlantılarda time charter eşitlerini yükseltmiş ya da virüsün etkisini azaltmıştır. Bu durum dökme yük piyasasında Cape'lerde time charter eşitlerin artmasını sağlamamış, fakat belki de bulunduğu tarihi dibin altına inilmesini önlemiştir. 28 Şubat'ta 21 Şubat'a göre %13 düşme ile Cape tonajının sefer esaslı ile taşımaların time charter eşitleri USD 768 gün olmuştur. 2019 ile mukayese ettiğimizde ise %95 gerileme görülmektedir. Trip time charter rateleri ise USD 1000 gün daha yüksektir. Ancak 13 Mart itibari ile bu tonaj gurubunda dipten dönülmüş ve sefer esaslı bağlantıların time charter eşitleri scrubbersız gemilerde %193 artışla USD 2753 gün, scrubberlı gemilerde ise %43 artışla USD 6672 gün olmuştur. Panamax piyasasında ise nispeten cüzi bir iyileşme görülmekle beraber sefer esaslı bağlantıların time charter eşitleri 2019'a göre yarı yarıya düşük seyretmektedir. 13 Mart'ta bu tonaj gurubunda time charter eşitler scrubbersız gemilerde haftalık %12 artışla USD 10.520 gün, scrubberlı gemilerde ise USD 12.292 gün olmuştur.

Supramax'ların getirisi 2020 başında 2019'a göre yarı yarıya düşmüşken, şubat sonu itibari ile 2019 ratelerinin %77'leri düzeyine yükselmiştir. Zaten bu nedenle BDI biraz yükselme trendine girmiştir. 13 Mart 2020 itibari ile bu tonaj grubu için sefer esaslı ile bağlantılar bakımından durum haftalık %6 artışla t/ch eşiği olarak scrubbersız gemi için USD 11.784 gün, scrubberlı olan için ise USD 13.807 gündür.

“Kuru yük piyasası da mart ortasında nispeten mevsimsellik etkisi ile iyi bir duruma girmiştir (Hasat dönemi nedeni ile).

Konteyner piyasası bu virüsten ziyadesi ile etkilenmiş olup, virüsün Çin dışında da yayılmaya başlaması bu etkiyi daha da artırmıştır. Çin'de üretim durunca tedarik zincirinde aksamalar olmaya, Çin'e giden gemiler Çin limanlarında sıkıntılar yaşamaya başlamışlardır. Buraya uğrayan gemiler, bu nedenle başka limanlarda da karantina problemleri ile karşılaşmaya

başlamışlardır. Çin'e giden konteyner gemilerinin dönüş yükü bulamamaları sonucu ya da konteynerlerin geç boşaltılması sebebiyle konteynerlerin Çin'de kalması yüzünden boş konteyner sıkıntısı başlamış, Çin'e giden konteyner gemileri dönüşte boş konteyner taşımak zorunda kalmışlardır. Bunun ekonomik olmadığı aşikardır (Son 10 yıl verileri karşılaştırıldığında şubat ayında Şangay'da %47 oranında daha fazla konteyner bulunmasına karşın, Rotterdam'da %33 oranında daha az konteyner bulunmaktadır. Bu normal bir durum değildir. Bu nedenle konteyner firmaları bazı seferlerini askıya almışlar, sefer sıklıklarını düşürmüşler ve laidup yapılan gemi tonajı artmıştır (Mart başı itibari ile laidup yapılan konteyner tonajı 2.5 Milyon TEU'yu geçmiştir. Ancak bunun hepsi virüs etkisiyle olmamış, virüs mevcut laidup tonajına katkı sağlamıştır). Seferlerde gecikmeler zuhur etmiş ve konteyner taşımacılığının JUST IN TIME felsefesine uygunluğu zedelenmiştir. Gemilerin hızları da 2019 yılına kıyasla 2020'de % 0.4 azalmıştır. 2008 =100 esaslı ile ortalama hız indeksi 2020 başından şubat sonuna olan dönemde 74.5 olmuştur.

Bu ve diğer nedenler ile hemen hemen tüm hat ve her tonaj gurubundaki konteyner gemilerinin 6-12 aylık time charter rate'leri düşmeye başlamış, şubat ayında da ocak ayına göre %1 ile 7 oranında azalmalar görülmüştür (Oysa ki 2019 kasım, aralık, 2020 ocak aylarında hatta tüm 2019 bakımından daha istikrarlı bir piyasa bulunmaktaydı). 8000+TEU gemiler bakımından arz noksanlığı yüzünden bir etkilenme olmamıştır. 9000 TEU bir eco konteyner gemisinin Time Charter Rate'i Aralık 2019'da USD 38.800 gün iken, Şubat 2020'de 39.500 gün olmuştur. 13 Mart itibari ile bu segmentte aman aman bir değişiklik olmamıştır. Eski panamax'ların piyasada nedreti bulunmaktadır. Bu devam ederse bu gemilerin rateleri artacaktır. Bu segmentte yılbaşına göre değişim rateler bakımından çok mutedil olup, nedeni hatların piyasaya sundukları tonaj miktarını kısmasından kaynaklanmaktadır. 13 Mart itibari ile 2750 TEU'luk bir konteyner gemisinin

6-12 aylık Time Charter Rate'i USD 9500 gün seviyesinde gerçekleşmiştir. Konteyner hatları bu virüs nedeni ile haftada ortalama 350 milyar USD kayba uğramaktadırlar

III-SONUÇ

Şimdilik 120 ülkede görülen bu virüs nedeni ile birçok ülke direkt ya da endirekt olarak bu virüsten etkilenerek, iktisadi ve sosyolojik olarak sıkıntılar yaşamakta insanların seyahat özgürlüğü sınırlanmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörü de bundan en fazla etkilenen bir hizmet sektörü olmaktadır. Sonuçta bir türev talep olan deniz taşımacılığı talebinin bundan etkilenmemesi düşünülemez. Hele hele deniz taşımacılığının yelkenini şişiren rüzgar olan Çin'deki bir durgunluk, sektörün de durmasına yol açmış ancak şimdi bu göreceli olarak değişmeye başlamıştır. Beklentimiz, bu virüs diğer alanlara yayılsa da, Çin'de işin kontrol altına alınması sonucu giderek artan bir şekilde tekrar üretime başlanması ile bu olumlu durumun diğer ülkelerde de görülmesi ve en geç ağustos ayında fakat duruma göre bundan da önce bu sektörde bir iyileşme yaşanmasıdır. Ancak kalıcı etkisi en az bir yıl sürebilecek, bu virüs nedeni ile finanskolik dünya ekonomisine aşırı doz finans yüklenmesinin sıkıntıları ise geçici bir rahatlama sonra 2021 ve ötesinin ciddi sorunu olacaktır. Bu salgından sonra artık her şey değişecektir. Çin gibi tek tedarikçiye güvenmek, tek kaynaktan girdi sağlamak ya da tek bir alana ihracat yapma politikaları masaya yatırılacaktır. Tedarik ve ihraç alanları çeşitlendirilecek, hatta tedarikçilerin arkasındaki tedarikçilerinde çok olmasına dikkat edilecektir. Just in time politikası gözden geçirilerek bu gibi kötü durumlar için belli bir acil durum stok politikası gündeme gelecektir. İnsanlar uzaktan çalışmaya ülkeler uzaktan öğretimi ve bunun alt yapısını oluşturmaya önemseyecekler, virüsten etkilenmeyen robotlar ile üretim modellerine ağırlık vereceklerdir.

20.03.2020 İstanbul

EKONOMİST - ÖĞRETİM GÖREVLİSİ

Denizcilik sektöründe kriz yönetimi...

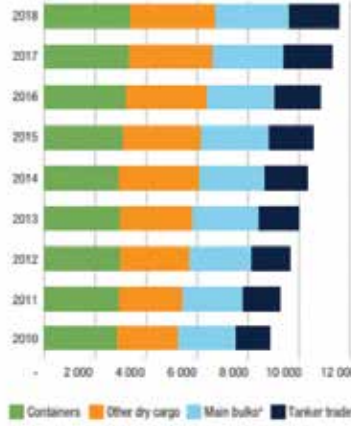


PROF. DR. FUNDA YERCAN *

DÜNYA DENİZ TİCARETİNDE GELİŞMELER

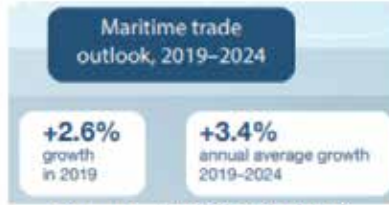
Global ticarete hammaddeler ile yarımamul maddelerin tedarik zincirleri boyunca son tüketicilere doğru akışlarında denizyolu taşımacılığı omurga rolü oynamaktadır. Bilindiği üzere dünyada ticari yüklerin yaklaşık %80 gibi büyük miktarı denizyolu ile taşınmaktadır. UNCTAD-2019 raporuna göre dünya deniz ticareti 2017 yılında %4,1 artmış, 2018 yılında ise %2,7 artarak 11 milyar tona ulaşmıştır. Şekil 1'de kuru dökme yük, konteyner ticareti başta olmak üzere, yıllar içinde yük tiplerine göre uluslararası deniz ticareti toplam tonajı görülmektedir. Rapora göre 2019 yılında deniz ticaret hacmi %2,6 oranında büyümüştür, 2019-2024 yılları arasında ise ortalama yıllık %3,4 büyüme göstermesi beklenmekte idi (Şekil 2). Ayrıca, bölgesel olarak dünya konteyner trafiğinin %64'ünün Asya'da gerçekleştirildiğini vurgulamak gerekir.

Şekil 1: Yük tiplerine göre uluslararası toplam deniz ticareti (yüklenen milyon ton)



Kaynak: UNCTAD, 2019.

Şekil 2: 2019-2024 yılları arasında dünya ticaret hacmi artışı öngörüsü



Kaynak: UNCTAD, 2019.

(%) Çin ve ABD arasında yer alan ticari rekabet ve gerilim 2018 yılından beri sürmekte, dünya deniz ticaret hacminin de 2018 ve 2019 yıllarında bundan etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. İki ülke arasında özellikle tahıl ve çelik gibi ürünler ile konteyner ticaretinin en çok etkilenenler başında geldiği görülmüştür. Ticaret tarifeleri, ürün tedarikçilerine alternatiflerin bulunmaya çalışılması gibi hususlar da bazı ticaret rotalarında sapma etkileri oluşturmuştur. Bu gibi ticarete hissedilen gerilimlerin yanında dünya ticaretini etkileyen birtakım trendler ve belirsizlik faktörleri de mevcuttur.

KRİZLER VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Birçok sektörde çeşitli dönemlerde krizler görülebilmektedir. Başarılı atlatıldığı takdirde kriz dönemleri işletmelerin faydasına olabilmekte,

hatta yenilenme için en uygun zaman durumuna gelebilmektedir. Bu nedenle kırılma noktalarında gerçekleştirilmesi gereken hususlar, izlenmesi gereken yollar olmaktadır. Türk denizcilik sektörü de kriz durumları oluştuğunda, söz konusu durumlardan faydalanarak, gelecekteki potansiyel krizlere dayanabilecek altyapı oluşturulabilirse daha güçlenerek sektörde yerini alabilecektir. Denizcilik sektöründe 2008 ve 2012 yıllarında yaşanan krizlerin tonaj fazlasından dolayı ortaya çıktığı görülmüştür. Ülkelerarası yaşanan politik problemler, bölgesel soğuk savaşlar, sınırlarda yaşanan sıcak savaşlar, politik kargaşalar da; hem bölgesel anlamda, hem de uluslararası alanda ekonomik problemlere neden olmuştur. Çıkan ekonomik problemler de bölgesel ticaretleri ve sonuç itibarıyla dünya ticaretini kötü anlamda etkilemiştir. Dünya ticaretinin büyük oranının deniz yoluyla yapıldığı göz önünde bulundurulursa, uluslararası deniz ticareti dönem dönem söz konusu nedenlerden dolayı kötü anlamda etkilenmiştir. Denizcilik sektörünün diğer sektörlerle göre daha esnek ve küresel boyutta olmasından dolayı, dünyanın herhangi bir yerinde ortaya çıkan herhangi bir kriz, önce bölgesel anlamda, daha sonra "dalga etkisi" oluşarak küresel anlamda etkilenmeye başlamaktadır. Bu kriz bir savaş, doğal afet, politik problem olduğu gibi aynı zamanda günümüzde görülmekte olan ve Dünya Sağlık Örgütü'nün dünyada pandemik olarak kabul ettiği yeni nesil Koronavirüs Covid-19 virüsü de olabilmektedir.

Son dönemlerde ise en belirgin durum, risk olmaktan çıkıp, birçok sektörü doğrudan etkilemekte olan yeni nesil Koronavirüs Covid-19'un Çin'de görülüp, dünyaya kısa zamanda hızla yayılmasıyla ve birçok insanı etkilemesiyle birlikte küresel boyuta gelip Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemik olarak kabul edilmesidir. 26 Mart 2020 tarihi itibarıyla dünyada teşhis edilmiş vaka sayısı 495.086

olup, ülkemizde ise 2.433'tür, virüsten ölümler ise dünyada 22.295, ülkemizde ise 59 sayısına ulaşmıştır. Dolayısıyla, kriz yönetimi her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de önemli olmaktadır.

(<https://www.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/>)

Yeni nesil Koronavirüs Covid-19'un Çin'de görülmesi ve dünyaya hızla yayılmasıyla birlikte küresel ticarete ve özellikle tedarik zincirlerinde belli sıkıntılar ortaya çıkmıştır. Çin'den çeşitli hammaddelerin, yarı mamul maddelerin ile ara malların ve nihai ürünlerin tedariginde problemler yaşanmaya başlamış, zaman içinde tedarik edilemeyen hammadde, yarı mamul ve ara malların üretimi ve imalatı gerçekleştirmeyi planlayan ülkelerde üretim hatlarını durdurma noktasına getirebileceği endişesi ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, Covid-19 salgınının aynı zamanda küresel boyutta bir arz şokuna neden olabileceğine ve üretilemeyen ürünlerden ya da tedarik edilemeyen nihai ürünlerden dolayı ticaretin hızla daralmasına yönelik endişeler artmıştır. Covid-19 virüsünün global düzeydeki olumsuz etkileri, dünya ticaretinin büyük çoğunluğunu taşıyan denizcilik sektöründe oldukça önemli oranda görülmeye başlamıştır. Çin'deki fabrikaların çoğunda üretimin durması üzerine hammadde ve yarı mamul ihtiyacını karşılamada konteyner arzında sıkıntı oluşturmaya başlamış, konteynerlerin doldurulamaması gündeme gelmiştir. Dünyanın en büyük 10 konteyner terminali arasında yer alan Çin limanları Shanghai, Guangzhou ve Tianjin'de, Koronavirüs'ün etkili olmaya başladığı 2020 yılının Ocak ayı ortasından Şubat ayı ortasına kadar konteyner hacimlerine düşüş yaşandığı görülmektedir. Özellikle Shanghai Limanı'nda bir ay içerisindeki düşüş %47'ye ulaşmış durumdadır.

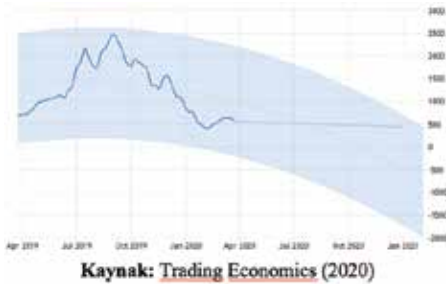
Bunların yanında, Baltık Kuru Yük Endeksi'nin durumu da dikkatleri çekmektedir. Bilindiği üzere, Baltık Kuru Yük Endeksi Londra'da Gemicilik Borsası tarafından günlük olarak

güncellenmekte olup, sadece Baltık ülkeleri ile de sınırlandırılmamakta, 23 farklı dünya denizcilik rotasında kuru yük, ham petrol ve diğer yükleri taşıyan özellikle capesize, panamax, supramax gibi kuru yük gemileri için fiyatlandırma oranlarını belirtmektedir. Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index-BDI) 2017 yılında dünya deniz ticaretinde yüzde 5 civarında büyüme sergilemiş, 2016 yılındaki 500 seviyesinden 1.500 seviyesinin üzerine çıkmıştır, ancak 2019 yılının başından itibaren yükselişe geçerek, yılın ikinci yarısından itibaren düşüş trendine girmiştir. Şekil 3'te de görüldüğü gibi, 2020 yılı başında 750 civarında olan BDI Şubat ayı ortasında 408'e kadar düşmüş, Şubat ayı sonunda doğru tekrar az bir yükseliş göstermeye başlamıştır. Trading Economics (2020)'e göre, Şekil 4'te görüldüğü üzere, Ocak 2021'e kadar da 500'ün altına gerileyerek, belirli bir trendte düşüşün devam etmesi öngörülmektedir.

Şekil 3: Baltık Kuru Yük Endeksi (2019-2020)



Şekil 4: Baltık Kuru Yük Endeksi 2021 yılı öngörüsü DENİZCİLİK



SEKTÖRÜNDE KRİZ YÖNETİMİ

Denizcilik sektöründe karşılaşılan başlıca riskler:

- Dünya ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar ve bunların dünya deniz

ticaretini doğrudan etkilemesi,

- Uluslararası yaşanan politik problemler,
- Ambargolar,
- Bölgesel sıcak savaşlar,
- Uluslararası soğuk savaşlar,
- Küreselleşme ve rekabet koşullarının zorlaşması ve bunlardan dolayı teknoloji trendlerinde değişikliklerin oluşması,
- Gemi inşa sanayindeki gelişmeler,
- Yeni teknolojiler ile donatılmış gemilerin dünya denizcilik piyasalarına katılımı,
- İkinci el gemi satışlarında dalgalanmalar,
- Yakıt maliyetlerindeki dalgalanmalar,
- Bölgesel deniz ticareti rotalarında değişiklikler,
- Çevresel problemler,
- İklim değişiklikleri,
- Doğal afetler,
- Salgın hastalıklar olarak sayılabilir.

Dünya denizcilik sektöründe önceden risk olarak görülen faktörlerin gerçekte yaşanmasıyla ve tedbirsizlikten dolayı ya da mevcut tedbirlerin yetersiz kalmasıyla ortaya çıkan krizlerin yönetilmesi krizin hızlı veya daha yavaş atlatılmasında gerek firmalar, gerek sektör, gerekse ülkeler açısından büyük önem taşımaktadır. Zaman içinde krizler nedeniyle gemilerin elden çıkartılması veya söküme gitmesi, büyük tonajlardan göreceli olarak daha ufak tonajlara yönlendikleri görülmektedir. Kriz dönemlerinde sektörün kaynaklarının iyi yönetilmesi, finansman yönetiminin çok iyi düzeyde yapılması başlıca önemli konulardır. Yüksek maliyetlerden ve düşük kar marjlarından dolayı, gerek tersanelerin, gerekse armatörlerin kriz dönemlerinde finansal danışmanlarının, uluslararası finansal danışmanlık firmalarının destekleriyle zararlı çıkabilecek potansiyel durumlarını pozitif seviyelere

çıkartabilecekler, böylece bankalardan alınabilecek kredilerde kolaylıklar sağlanabilecek, nakit akışı zaman içinde kolaylaşabilecektir.

Başka bir taraftan yaklaşılacak olursa, dünya deniz ticaret filusunun büyük tonajlı gemileri olan Panamax + gemilerinin belirli periyotlarla ihtiyaç duyduğu özel sürveyler göz önünde bulundurulursa, belirli zamanlarda küresel gemi bakım onarım taleplerinin arttığı görülmekte, özellikle Uzak Doğu ülkelerindeki tersaneler karşısında Türk tersanelerinin Akdeniz Çanağı'nda, Ege ve Karadeniz bölgelerinde faaliyet gösteren gemilerin bakım onarımı potansiyelini kriz zamanlarında fırsatlar dönüştürebilirler. Ayrıca, Dünya Denizcilik Örgütü-IMO tarafından yeni kurallar ve düzenlemeler getirilmektedir. Bu düzenlemelerde yaşlı gemilere mümkün olduğunca yer verilmemekte, çevreye daha duyarlı ve çevreye daha az zarar veren vedemiz kirliliğine yol açmayan daha genç gemilerin çalıştırılmasına destek verilmektedir. Söz konusu kurallar, çevreye duyarlı olmayan, deniz kirliliğine yol açan yaşlı gemilerin uluslararası limanlarda alıkonulmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla, kriz zamanlarında ve krizin bitmesini beklemeden devlet tarafından verilecek teşvikler ve yapılacak destekler denizcilik ve gemi inşa sektörlerindeki gelişme ivmesini artırabilecektir.

Günümüzde görülen en büyük kriz olan Covid-19 virüsünün etkilerinden söz edilecek olursa, global düzeydeki olumsuz etkilerinin, dünya ticaretinin yaklaşık %80'ini taşıyan denizcilik sektöründe oldukça önemli oranda hissedilmesi üzerinedir. Çin'deki fabrikaların çoğunda üretimin durması üzerine hammadde ve yarı mamul ihtiyacını karşılamada konteyner arzında sıkıntı oluşturmaya başlamış, konteynerlerin doldurulamaması gündeme gelmiştir. Birbirinden kilometrelerce uzakta olan firmaların, ülke ekonomisini ve global ekonomiyi ne denli etkilediği ve etkileyeceği ortaya çıkmıştır. Son dönemlerde artan globalizmin etkisinin tersine bir etki oluşturması söz konusu olmaya başlamıştır.

Kriz anında hızlı ve planlı olarak üretici ve imalatçı firmalar risk faktörlerini belirleyerek, aşağıdaki adımlarda ilerleyebilirlerse sektörde konumlarını koruyabileceklerdir:

- Çalışanlarını korumaya almak,
- Sağlıklı çalışma ortamları oluşturmak,
- Acil durum programları ve çözümleri oluşturmak,
- Belirsizlikleri saptamak,
- Yakın gelecek için senaryolar oluşturarak öngörülerde bulunmak,
- Mevcut tedarikçileri belirleyerek mevcut durumu ortaya koymak,
- Alternatif tedarikçiler oluşturmak,
- Sektördeki kırılma noktalarını belirlemek,
- Riskin yayılma durumunu incelemek,
- Riskin devamlılığını incelemek ve hesaplamak,
- Global tedarik zincirlerinde oluşan kırılma noktalarını bertaraf edebilmek için yeni ve alternatif tedarik zincirleri tasarlamak,
- Global tedarikçilere alternatif olarak lokal tedarikçileri araştırıp alternatif olarak değerlendirmek. (Rice, 2020) Firmaların, özellikle denizcilik firmalarının bu durumda kısa vadede alabileceği pozisyon alternatif rotalara ve lokal piyasalara yönelmek, taşıyacak yük bulamama veya gemileri dolduramama gibi mevcut riskleri azaltmak açısından önem taşıyacaktır. Kapsamlı risk analizleri ve risk değerlendirme analizleri yapılması ile hem mevcut duruma ait firmanın sektörde konumlanması, hem de yakın geleceğe ait öngörüler ortaya koyulabilecektir (Niininen, O. and Gatsou, A., 2008; Faulkner, 2001) .

Özellikle Çin'in hammadde, yarı mamul, ara mal ve nihai ürün tedarikleri açısından yerinin doldurulup doldurulamayacağı, alternatiflerinin olup olmayacağı irdelenirse;

- Kısa dönemde üretimlerin durmaya devam etmesi durumunda herhangi bir tedarik alternatifinin olmaması ve taleplerin düşmesi,
- Orta dönemde alternatif tedarikçilerin ve üreticilerin bulunması,
- Bölgesel anlamda alternatif olunabilmesi,
- Bölgesel denizcilik rotalarına kayılarak negatif görülen durumu

pozitif çevirebilmek,

- Dalga etkisi oluşturabilecek panik durumunu fırsata çevirmek,
- Lokal üretim ve tedarikleri ihraç yük olarak dünyaya taşımak, böylece ticaret akışını ve ekosistemini tersine çevirebilmek büyük önem taşımaktadır.

SONUÇ

Özellikle günümüzde Covid-19 virüsünden kaynaklanan küresel ekonomik büyümenin 2020 yılında ne kadar zarar göreceği salgının kontrol altına alınıp alınmamasına bağlı olarak değişim gösterebilecek olup, alınan ekonomik tedbirlerin etkinliği de diğer bir temel belirleyici unsur olacaktır. Her kriz aslında kendi içinde yeni bir fırsatı doğurmaktadır. Uzun yıllardan beri global network'e dikkat çekilmekte ve globalizmin zaman zaman fayda yerine kısa vadede zararlara yol açabileceği görülmektedir. Kriz anında lokal durumu yönetmek ülkelere fayda getirebilecektir. Dolayısıyla, yeni iş birlikleri, yeni üretici ve tedarikçi alternatiflerinin bulunması, yeni iş yapma biçimlerinin benimsenmesi globalizmin önemini bir kez daha ortaya çıkartacaktır. Sonuç olarak, yerel tedarikçilerle üretimin ve imalatın sağlanması alternatifinde, denizcilik firmaları da ihraç boyutunda rol alabileceklerdir.

Referanslar:

- UNCTAD (2019), *Review of Maritime Transport-2019*, United Nations Publications, NY.
- Faulkner, B. (2001), "Katherine, washed oneday, backon the track next: a post-mortem of a tourism disaster," *Tourism Management*, 22, 331-344.
- Niininen, O. and Gatsou, A. (2008) "Crisis Management-A Case the Greek Passenger Shipping Industry", *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 23:2-4, 191-202.
- Rice, J. (2020) in <https://hbr.org/2020/02/prepare-your-supply-chain-for-coronavirus>
<https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>
<https://www.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/a7594740fd40299423467b48e9ecf67594740fd40299423467b48e9ecf6>

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



İNGİLTERE DENİZ TİCARET ODASI HÜKÜMETTEN DESTEK İSTEDİ

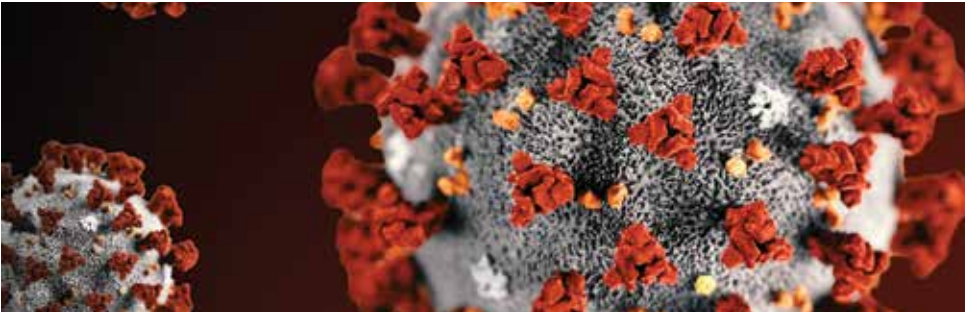
İngiltere Deniz Ticaret Odası COVID-19 ile başa çıkabilmek için hükümetten ekonomik destek istedi.



İngiltere Deniz Ticaret Odası, denizcilik endüstrisinin İngiltere'nin COVID-19 salgını ile mücadelesinde ihtiyaç duyacağı gıda, mal ve ilaçları taşımaya devam edebilmesi için multi-milyon sterlinlik bir hükümet desteği talep etmiştir. Ticaret Odası Başkanı Bob

acil bir yardım fonu oluşturmaya davet ediyoruz."

Sanguinetti, İngiliz Hükümeti'nden derhal ve sürekli sağlanacak mali desteğin, sektörün temel tıbbi malzeme, gıda, imalat bileşeni ve diğer malların



Sanguinetti konu ile ilgili olarak şunları ifade etmiştir:

"Denizcilik ulusumuzun can damarıdır ve bir endüstri olarak tedarik hatlarımızı güçlü ve sağlıklı bir İngiltere için açık tutmak için elimizden geleni yapmalıyız... Örneği görülmemiş zamanlardan geçtiğimiz farkındayız ve hükümeti önümüzdeki haftalarda ve aylarda sektöre yardımcı olacak

ithalatını gerçekleştirme çabaları için büyük önem taşıdığını da sözlerine eklemiştir.

İngiltere Deniz Ticaret Odası, navlun hareketini sürdürmek ve İngiltere'nin faaliyetlerine devam etmesini sağlamak için özellikle aşağıdaki hususlar için multi-milyon sterlinlik bir fon istemektedir:

-Navlunun ülkeye akışını sağlamak için, ticaretteki dramatik kayıptan kaynaklanan nakit akışlarındaki büyük azalma hususunda yardımcı olunması,

-İş ve uzmanlık kaybını önlemek için kısa vadede denizcilerin maaşlarına destek sağlanması,

-İşletmecilerin koyduğu virüs önlemlerinin ek maliyetlerine yardımcı olmak için hibe verilmesi,

-Fazla mesai, acentalık ücretleri ve yeterli mürettebatın sağlanmasına ilişkin masraflar gibi artan maliyetleri karşılamak için hibe verilmesi,

-Limanlara ve yerel sağlık otoritelerine, gemilerin ticarete devam etmelerine izin verilmesi ve gemi personelinin hızlı bir şekilde karaya çıkarılmaları / ülkelerine geri gönderilmeleri hususunda açık rehberlik sağlanması,

-KDV ödemelerinde ertelemeler yapılması,

-Depozito iadesi yerine ilerideki seyahatler için alacak dekontlarının kullanılması,

-Yılda 183 günden fazla bir süreyi ülke dışında gemilerde geçiren denizcilerin gelir vergisinden muaf tutulması,

-İngiltere limanlarında boşa bekleyen gemilerin standart malzemeler için vergi ve gümrük muafiyeti almaya devam etmeleri,

-Dünyanın dört bir yanından gelen İngiliz kruvaziyer yolcularının güvenli dönüşü konusunda yardım sağlanması.

(Kaynak: www.safety4sea.com)

AVRUPA KOMİSYONU VE ABD SAHİL GÜVENLİĞİ, İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLÜ İMZALADI

Avrupa Komisyonu ve ABD Sahil Güvenliği, ticari gemilerin sörvey ve belgelendirilmesi için karşılıklı olarak tanınan kuruluşlara yönelik bir İş birliği Protokolü imzaladı.

Avrupa Komisyonu, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı ile yeni bir İş Birliği Protokolü (Memorandum of Cooperation - MOC) imzalamıştır. Söz konusu Protokol, ticari gemilerin hem ABD hem de AB hükümetleri adına denetlenmesini ve belgelendirilmesini gerçekleştiren tanınmış kuruluşların denetimi için bilgi, faaliyet ve en iyi uygulamaların paylaşılması ve koordine edilmesine ilişkin bir çerçevede sunmaktadır. Bilgi paylaşımı, AB'nin ve ABD'nin bahse konu tanınmış kuruluşların performansını ölçmek ve

doğrulamak için kullandıkları denetimi geliştirmekte, şeffaflığın ve emniyetin artırılmasına yardımcı olmaktadır. Protokol aynı zamanda, yinelenen denetim faaliyetlerine olan ihtiyacı potansiyel olarak azaltarak tanınmış kuruluşlar üzerindeki düzenleyici yükü hafifletmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Üye Devletleri arasındaki bu tür iş birliği anlaşmaları IMO'nun Tanınmış Kuruluşlar Kodu ile teşvik edilmektedir.

Protokol, söz konusu Protokolün tarafları ve diğer IMO Üye Devletleri arasında gelecekte yapılacak anlaşmalar için de bir model olabilecektir.

Halihazırda ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı ile AB'nin tanıdığı ve birlikte çalıştığı Tanınmış Kuruluşlar; American Bureau of Shipping, Lloyd's Register, DNV-GL, Bureau Veritas, RINA Services, Class NK and the Indian Register of Shipping.

(Kaynak: Avrupa Parlamentosu)

2020 TOPLUMSAL CİNSİYET EŞİTLİĞİ İÇİN ÇOK ÖNEMLİ BİR YIL

Avrupa Parlamentosu, bu yılki 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde toplumsal cinsiyet eşitliği hakkındaki Pekin Deklarasyonu ve Eylem Platformu'nun (Beijing Declaration and Platform for Action - BPfA) 25. yıldönümünü kutlamıştır.

Deklarasyonun kabulü üzerinden 25 yıl geçmesine rağmen, kadın hakları ve toplumsal cinsiyet eşitliği henüz gerçekleştirilememiş, dünyadaki hiçbir ülke, kadınlar ve kız çocukları için tamamen eşitlik sağlayamamıştır. Avrupa'daki ve dünyadaki kadınlar, bazıları yeni ortaya çıkan birçok zorlukla karşı karşıyadır.

Avrupa Parlamentosu'nun yakın zamandaki bir kararında vurgulandığı gibi, Avrupa Parlamentosu Üyeleri, BPfA'ya ve BPfA'da belirtilen toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik tüm eylemlere değişmez bağlılıklarını teyit etmektedirler.

Avrupa Parlamentosu, kadın haklarına ve toplumsal cinsiyet eşitliğine ulaşmak için çalışmanın, sivil toplum, kadın örgütleri ve iş dünyası da dahil olmak üzere tüm ilgili paydaşları

kapsayan koordineli ve çok sektörlü bir yaklaşım gerektirdiği görüşündedir. Avrupa Parlamentosu'nun, Avrupa Birliği'nde olduğu gibi küresel düzeyde de kadınların haklarına ve toplumsal cinsiyet eşitliğine ulaşılmasında güçlü bir liderlik rolü için mücadele etmeye devam edeceği vurgulanmaktadır.

Avrupa Parlamentosu Başkanı David Sassoli konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Hepimiz davranışlarımızla örnek olmalıyız ve gerçek toplumsal cinsiyet eşitliğini başarmak için güçlerimizi birleştirmeliyiz.

Hiçbir kadının veya kız çocuğunun ayrımcılığa, şiddete veya dışlanmaya maruz kalmamasını ve tüm kadınların sağlık, gıda, eğitim ve iş fırsatlarına erişiminin olmasını temin etmek için Gündem 2030'u ve tüm Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerini uygulama

çabalarımızı iki katına çıkarmalıyız.

Avrupa yeşil, endüstriyel ve dijital geçişlerin kesişim noktasındadır. Kimseyi dışlamadan sağlıklı bir gezegen ve yeni bir dijital dünya için yeşil bir ekonomiye geçişe öncülük etmeliyiz. Dünyadaki tüm kadınların değişimin aktörleri olması gerekmektedir. Şimdi sözleri eyleme dönüştürme zamanı!"

Kadın Hakları ve Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Komitesi Başkanı Evelyn Regner ise şunları söylemiştir: "Seslerimizi yükseltmeye devam edelim. Adaletsizliği kınayıp, daha iyi, daha kapsayıcı ve daha adil bir dünya için savaşalım. Uluslararası Kadınlar Günü'nde ve aynı şekilde yılın her günü. Çünkü hala vurgulanması gerekiyor ki, kadın hakları temel insan haklarıdır."

(Kaynak: Avrupa Parlamentosu)

COVID-19 İÇİN AB'YE ORTAK MEKTUP

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF), COVID-19'un denizcilik sektörüne etkileri konusunda AB'ye ortak bir mektup gönderdi.

COVID-19'un denizcilik sektöründe yaratacağı aksaklıklara dair görüş ve endişeler, Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu tarafından Avrupa Birliği'ne ortak bir mektup ile iletilmişti. Mektupta her iki denizcilik paydaşı da, AB denizcilik endüstrisinin Avrupa ekonomisi ve vatandaşları için sahip olduğu hayati işlevlerini yerine getirebilmenin önemini vurguladılar. Mektupta; buna göre AB denizcilik sektörünün tüm temel malları, enerji, gıda, ilaç ve diğer birçok ürünü AB dışından AB iç pazarına, vatandaşlarına ve tüm üye devletlerdeki hayati sektörlerle sevk etme ve bu ürünleri AB üye devletleri arasında mümkün olduğunca sorunsuz şekilde taşıma yeteneğini korumasını sağlamalıdır denildi. Denizcilik sektörünün söz konusu işlevini yerine getirememesi, pek çok tedarik zincirinin ciddi şekilde etkilenmesine ya da tamamen durgunluğa girmesine yol açarak, krizin ekonomik etkisini şu an olduğundan daha da büyük hale getirebilecek. Bu nedenle, ECSA ve ETF, denizcilik sektörünün ve iş gücünün yaşadığı zorluklara karşı desteklenmesi için çağrıda bulunarak, sektörün AB ekonomisindeki işlevlerini mümkün olan en iyi şekilde yerine getirebilmesi için AB kurumlarını acilen özel tedbirler almaya davet etti. Mektupta yer alan konular özetle şu şekilde sıralandı:

Sosyal Etki: Mektupta, birçok ülkede enfeksiyon riskini en aza indirmek amacıyla insanların hareketini kısıtlamaya yönelik uygulanan önlemlerin anlaşılır olduğu, ancak bu önlemlerin denizcilerin hareketi üzerinde de ciddi sonuçlar yarattığı ifade edildi. Ayrıca limanların kapatılması da ilgili bir etki olarak belirtilerek; hem denizdeki, hem de karadaki işçilerin acil müdahale

gerektiren çeşitli sorunlar yaşadıkları vurgulandı.

Gemi Personelinin Hareketi: Gemilerin gerektiğinde limana yanaşabilmeleri ve personelin gemilerine olabildiğince az engelle katılıp ayrılabilmesi son derece önemli. Bununla birlikte limanlardaki kısıtlamalar ve uçuşlardaki azaltımlarla bu durum giderek zorlaşıyor. Denizcilik sektörü bu nedenle, işletmeciler ve sahiplerin personel ile birlikte gemileri işletmeye devam etmelerini, personelin gemiden ayrılmalarını ve evlerine dönmelerini mümkün kılacak esnekliğin sağlanması çağrısında bulundu. Gemiadamlarının gemilerine katılabilmeleri ve tedarik hatlarının çalışırlığını sürdürebilmeleri için ulusal seyahat yasaklarından muaf tutulmalar talep edildi. Denizcilerin ülkelerine döndüklerinde de farklı bir muamele görmeleri gerektiği, tıpkı sağlık personeli ve güvenlik güçleri gibi, denizcilerin de kilit önemde olan çalışanlar olduğu ve hükümetlerin denizcileri bu şekilde değerlendirerek onlara özel önem vermesi gerektiği ifade edildi.

Maksimum Hizmet Süresi: Denizciler, kendi istekleri üzerine veya yerlerine geçecek gemi personelinin bulunmaması ve/veya gemiden ayrılacakları limandan kendi ülkelerine uçuşların olmaması nedeniyle iş sözleşmelerinde ya da Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ni (MLC) uygulayan ulusal yasalarda belirtilenden daha uzun süreyi gemide geçirmek zorunda kalabilirler. Bayrak ve liman devletlerinin bu tür durumlara karşı güne uygun bir yaklaşım sergilemesi ve gemilerin tam personelle denize açılması gerektiğini akılda tutarak, pandemic nedeniyle gemi personelinin planlanan görev devirlerinin ötesinde makul bir süre

boyunca gemide kalmaları konusunda mevcut duruma göre izin vermeleri talep edildi.

Denizcilerin Sertifikaları: Denizcilerin sertifikalarını uzatmak için gerekli eğitimleri alamamaları sonucunda sertifika sürelerinin dolabileceğine dair endişeler nedeniyle İngiltere Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı COVID-19 salgını sürerken denizcilerin eğitimi konusunda tavsiyelerde bulundu. Denizcilik sektörü bu kapsamda, bayrak ve liman devletlerini sertifikaların geçerlilik süresini en az 3 ay uzatmaya davet etti.

Gemi ve Karadaki Personeli Etkileyen İşten Çıkarmalar:

Şirketler, uygulanan seyahat kısıtlamalarının yolcu operasyonları ve azalan yük trafiği üzerindeki etkisini sınırlamak için operasyonları ve maliyetleri düzenlemek zorunda kalmıştır. Denizcilik endüstrisi, üye devletlerin AB'de istihdamı korumak için mümkün olduğunca özel destek önlemleri alması gerektiği kanaatinde olup, hükümetleri, denizcilere yönelik sosyal koruma önlemleri veya çalışanların maaşlarının belirli bir oranını karşılama gibi bazı ülkelerde halihazırda uygulanmakta olan en iyi uygulamaları dikkate almaya teşvik etmektedir. Mektupta; uzman personelin gemideki denetimlere erişimi, operasyonel etki, ekonomik etki konularına değinilerek çözüm önerileri de sunuldu. Sonuç olarak, ETF ve ECSA Avrupa Komisyonu'na ve üye devletlere denizcilik sektörüne finansal yardım sağlamaları önerisinde bulundu. Mektupta son olarak, denizcilik devlet yardımı yönergelerinin uygulanmasında esnek olunması talep edildi.

(Kaynak: ECSA)

**all in
ONE**

7/24 Fast & High Quality Service

**KUZEY STAR
SHIPYARD**



all in ONE - Marine Technical Services



max. 8m of Docking Draft

Handymax & Panamax Docks (max. 22.000) TLC)



Kuzey Star Shipyard Denizcilik Sanayi & Ticaret A.Ş.
Tuzla / Evliya Çelebi M. Tersaneler C. No 14 Tuzla, İstanbul
Yalova / Tersaneler Bölgesi Çavuşçiftliği No: A/2 Altınova, Yalova
P:+90 216 392 6210 F:+90 216 392 6212

marketing@kuzeystar.com

www.kuzeystar.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'nin ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.

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

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



Petrol Ofisi

1 Ocak – 24 Mart 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. 1 Ocak – 24 Mart 2020 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri dışında herhangi bir Memorandumda Türk Bayraklı gemi tutuklanması yaşanmamıştır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2013-2020 MART) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (MART)
PARİS MOU	15	20	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (58 Denetleme)
TOKYO MOU	4	2	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (7 Denetleme)
BS MOU	14	14	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (57 Denetleme)
MED MOU	9	6	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (20 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**

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

ÇANAKKALE ZAFERİ KUTLAMALARINA COVID-19 ENGELİ

3 Kasım 1914–18 Mart 1915 tarihleri arasında Çanakkale Boğazı'nda gerçekleşen deniz savaşlarıyla Gelibolu Yarımadası'nda 25 Nisan 1915-8/9 Ocak 1916 tarihleri arasında yapılan kara savaşları Türk tarihinin en şerefli zafer dolu destanıdır.



18 Mart Çanakkale Zaferi bu yıl koronavirüs sebebiyle alınan önlemler çerçevesinde sade törenlerle kutlandı. Koronavirüs sebebiyle alınan tedbirler kapsamında, Edirnekapı Şehitliği'nde anma töreni gerçekleştirildi. Törene İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, 1. Ordu Komutanı Musa Avsever, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu ve İstanbul Emniyet Müdürü Mustafa Çalışkan katıldı.

Ankara'da ise Cebeci Askeri Şehitliği'nde tören düzenlendi. Törene Vali Yardımcısı Recep Erkiliç, Garnizon Komutan Yardımcısı Cemal Özdoğan, Ankara Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Sercan Çığgın, Türkiye Harp Malulü Gaziler Şehit Dul ve Yetimleri Derneği Genel Başkanı Mustafa Işık ve Mamak Belediye Başkanı Murat Köse katıldı.

Çanakkale zaferinin 105. yılında Çanakkale'de de tören düzenlendi. Çanakkale Cumhuriyet Meydanı'nda düzenlenen törende Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, Boğaz ve Garnizon Komutanı

Tuğamiral Levent Kerim Uça ile Belediye Başkanı Ülgür Gökhan, Atatürk Anıtı'na çelenk bıraktılar. Törene, AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, MHP İstanbul Milletvekili Hayati Arkaz, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) Rektörü Prof. Dr. Sedat Murat, askeri ve sivil yetkililer ile siyasi partilerin temsilcileri katıldı.

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'DAN MESAJ

Cumhurbaşkanı Erdoğan da 18 Mart mesajında şunları kaydetti: "Çanakkale'de bir asır önce verilen mücadeleyi anlamayanların, bugün vatanımıza yönelik tehditlere karşı duruşumuzdaki azim ve kararlılığı anlamaları da mümkün değildir. Çanakkale ruhu, milletimizin inancı, azmi ve kararlılığıyla hiçbir engel tanımayacağına, bağımsızlığı uğruna her şartta zafere ulaşacağına müjdecisidir."

10 MADDEDE ÇANAKKALE DESTANI

1-İtilaf ve ittifak devletlerinin arasında çıkan savaşa Osmanlı İmparatorluğu'nun da katılması sonucunda itilaf devletleri

Osmanlı Devleti'ni etkisiz hale getirmek için İstanbul'u işgal etmeyi, bunun için de Çanakkale Boğazı'ndan geçmeyi planladılar.

2-Ama hesaplayamadıkları şey şuydu: "Çanakkale Geçilmez"di...

3-Osmanlı Devleti, itilaf devletlerinin Çanakkale'ye hareket düzenleyeceğini öngördü ve düşmanı yenmek için var gücüyle hazırlanmaya başladı.

4-Savunma yapılacak noktalar güçlendirildi. Boğaz'ı savunmak için mayın hatları genişletildi.

5-3 Eylül 1914 tarihinde Çanakkale'ye gelen, Almanya'da tasarlanan mayın dökme gemisi Nusret ise 8 Mart 1915'te düşman gemilerinin manevra alanlarına mayınları döşeyerek zaferin kazanılmasında büyük rol oynadı.

6-Düşman donanması Çanakkale Boğazı önünde toplandığında, Osmanlı'nın, mayın hatlarına bağlı olan savunma planı hazırды.

7-Sahilde bu mayın hatlarını koruyan Osmanlı topçu birlikleri bekliyordu.

8-Düşmanın denizin altından ilerlemesini engellemek için ise çelik telli deniz altı ağları çoktan hazırды.

9-Mart 1915'te düşman gemileri batırıldı, Çanakkale'nin sularına gömüldü.

10-Düşmana kıyasla çok az sayıda donanmayla, Tümgeneral Cevat (Çobanlı) Paşa, Alman Mareşal Otto Liman VonSanders, Tümgeneral Mehmet Esat (Bülkat) Paşa ve Yarbay Mustafa Kemal Atatürk'ün komutanlığında kazanılan bu zaferin ardından, deniz yoluyla Çanakkale'yi geçemeyeceklerini anlayan müttefik donanması bir daha dönmek üzere Boğaz'dan ayrıldı.

Çanakkale şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyoruz.



A. RIZA KINAY
VAPUR ACENTELEĞİ
VE TİCARET A.Ş.



KINAY
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ
VETİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

TÜRKİYE • İSTANBUL • İZMİR • ALIĞA • BURSA • ANKARA • İZMİT • KARASU
• BANDIRMA • MERSİN • ESKİŞEHİR • ADANA • GAZİANTEP • KAYSERİ
• İSKENDERUN • UKRAYNA • KIEV • ODESSA • DNIPRO • BORYSPİL
AVUSTRALYA • MELBOURNE • ÇİN • ŞENZEN • İNGİLTERE • SOUTHAMPTON



kinaygroup.com

TÜRK KONTEYNER ARMATÖRLERİ DAHA BÜYÜK İŞLERE İMZA ATABİLİRLER



MAHMUT İŞİK
CEO - MEDKON LINES

“ 10 yıldır deniz ve kara taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren Medkon Lines CEO’su Mahmut Işık, Türk konteyner hat işletmeciliği yapan armatörlerin bir araya gelerek Türkiye ve Akdeniz’de çok daha büyük işlere beraberce imza atabileceğine inanıyor. Medkon Lines CEO’su Mahmut Işık ile hizmet verdikleri alanları, gelecek hedeflerini ve günümüz ekonomisi hakkında birçok konuyu değerlendirdik. ”

Deniz ve kara taşımacılığı alanında hizmet veriyorsunuz. 2019 yılı sizin için nasıl geçti? 2020 için beklentileriniz neler?

2019 yılı verimli geçti ve büyüyerek devam ettik. Medkon Lines olarak konteyner hat işletmeciliği yapıyoruz. Bunun yanında depo ve kara nakliyesi hizmetleri, feeder konteyner servisi ve kabotaj hizmetleri, yeni kurduğumuz NVOCC ve forwarding yapısı ile yola devam ediyoruz. Ana işlerimizden olan düzenli konteyner hat işletmeciliğinde

büyümeye devam ettik. Yeni hatlar ve uğraklarla Akdeniz içerisinde her geçen gün artarak devam eden bir sürecimiz var. Konteyner hat taşımacılığında yaklaşık %37 bir artışla yaklaşık 200 bin TEU civarına ulaştık.

Mevcutta bulunan Tır sayımızı artırıp Türkiye’de yeni bir depo açtık.

Türkiye içerisinde özellikle Marmara içi konteyner taşımacılığı anlamında seferlerimizi (KABOTAJ) ve gemi sayımızı artırarak yolumuza devam

ettik. Dolayısıyla verimli ve keyifli bir yıl geçirdik.

Medkon Group Şirketleri olarak yaptığımız Ana İşlerimizi kısaca belirtir isek;

- Düzenli Konteyner Hat İşletmeciliği
- Düzenli Konteyner Kabotaj Hat İşletmeciliği (Türk Limanları arası taşıma)
- Kara Nakliyesi ve Depo İşletmeciliği
- Proje Yük ve Açık Yük taşımacılığı
- Freight Forwarding ve NVOCC Taşıma Organizatörlüğü



Daha çok hangi ülkelere çalışıyorsunuz, nerelerde ofisleriniz var?

Medkon Lines'in Türkiye'de 7 adet ofisi var. Türkiye'nin dışında Mısır, Lübnan, Tunus, Cezayir, Fas, İspanya'da %100 Medkon Kontrolü ile kendi ofisleri ile toplamda 23 ofisimiz mevcut, bununla beraber halihazırda acentelerimiz aracılığı ile devam ettiğimiz Libya, Yunanistan ve Arnavutluk ülkelerinde de Medkon olarak yapılanmamız mevcut olup, tüm belirtilen ülkelerin kendi aralarında ve Türkiye / Türkiye'den bu ülkelere düzenli olarak konteyner taşımacılığımız devam etmektedir. Bu sene mart ayında başladığımız Türkiye-İsrail seferleri ile de öne çıkıyoruz.

İlk seferimiz mart ayı ilk haftasında başladı. Düzenli konteyner hat işletmeciliği öncelikle Mersin ve İskenderun'dan haftalık seferlerle başlayacak. İsrail, Mersin, İskenderun, Haifa ve Ashdod limanları; daha sonra da Alexandria Limanı'ndan çıkacak sonra da Mersin ve İskenderun'a dönecek. Yani Akdeniz içerisinde İsrail uğraklarıyla yoluna devam etmiş olacak. Özellikle çalıştığımız bölgeler buralar olacak.

Kabotaj taşımalarına da önem verdiğinizizi biliyoruz. Bu konuda yeni hedefleriniz var mı? Şu anda bulunduğunuz noktadan bahsedebilir misiniz?

Önemli bir payını şu anda taşıdığımız, Marmara içerisinde düzenli bütün Global ve Nish hatların ihtiyacı olan iki Türk

limanı arasındaki konteyner dağıtımının önemli bir ölçeğini yapıyoruz.

Bu hatta çalışan iki tane Türk bayraklı gemimiz var. Güzel gidiyor, düzenli hizmet veriyoruz. Zannediyorum şu anda Global ve Nish hatların bu konuda hizmet alımında ilk aklına gelen Medkon Lines kabotaj servisi oluyor. Bu hem ithalatçı, hem de ihracatçı işletmecilerine çok faydası olan ve maliyet düşüren bir hizmet. İki Marmara Limanı'ndaki taşıma ücretleri deniz yoluyla yapıldığı zaman karayolundan yaklaşık 3/1 fiyatına düşmüş oluyor. Aynı anda 100 konteyner ya da 150 konteyneri bir arada taşıma imkanımız oluyor. Dolayısıyla kara nakliyesiyle kıyasladığımız zaman önemli bir hizmeti yararlı bir şekilde yapmış oluyoruz.

Türkiye'de yakıtın bu kadar yüksek olduğu bir ortamda maliyetler azalıyor; ayrıca çevre kirliliğinden çok daha az etkilenmesini sağlıyor. Geçen sene kabotaj hattında taşıdığımız konteyner adedi yaklaşık 74 bin TEU. Bu aslında bu sayıda kamyonun trafikte dolaşmasının engellenmesi demek. Köprülerden geçişten tutun yolun yıpranmasına kadar ülkemize yakıt katkısı düşünülürse, çok önemli bir adım demek. Oraya özellikle önem gösteriyoruz ve umarım bununla da sınırlı tutmayıp Karadeniz'de şu an çok yapılmayan ve Akdeniz'in diğer bölgelerinde ülkemiz içerisindeki liman taşımacılığını gerekli devlet desteğini

de görebilsek, büyötmek istiyoruz. Mevzuat açısından bir sürü engelin ortadan kalkması taşımacılığa yönelecek birçok kişinin önünü açacaktır. Hem devlet açısından, hem de ülkemiz açısından çok yararlı ve maliyet düşürücü olacaktır. Zannediyorum gereken desteği bundan sonra Deniz Ticaret Odası'nın yeni yönetimi ile beraber gün geçtikçe daha fazla almayı başarabileceğiz.

Kaç gemi ile hizmet veriyorsunuz, proje taşımacılığı da yapıyorsunuz, biraz da bundan bahsedebilir misiniz?

Kendimize ait yedi gemimiz var, ayrıca kiralık gemilerimiz de bulunuyor. Bunun dışında her dönem işlerimizin ağırlığına göre özellikle konteyner, açık yük taşımacılığı veya Proje taşımacılığında işlerimizin devamı için piyasadan zaman veya sefer bazlı kiraladığımız gemilerimiz oluyor. Yıl içerisinde ise vabeste değişiklik göstermek ile beraber bizim gemilerle beraber 14 gemiye kadar çıktığımız oluyor.

Yaptığımız her işi Medkon'a yakışır şekilde yapmaya, beraberinde ülkemize ve camiamıza faydalı olmasına özen gösteriyoruz. Düzenli konteyner hat işletmeciliği yapıyoruz ama sadece Türkiye'ye ya da Türkiye'den değil daha önce saydığım şekilde, Türkiye, Mısır, Lübnan, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, İspanya, Yunanistan ve Arnavutluk arasında şimdi bir de bu limanlara İsrail Limanları eklenerek de kendi içlerinde kontrol ettiğimiz yapılarımız var.

Önümüzdeki süreçte planladığınız yeni yatırımlar var mı?

Geçen sene şirketimiz önemli gelişmeleri kaydetti. Geçen sene şirketin iki ortağından bir tanesi Sayın Halim Sadi Pencap, hisselerini tarafıma satarak yarı emekli olmaya karar verdi. Kendisi ile uzun zaman oluşan beraberliğimiz ve bu süreç içerisinde karşılıklı saygı, sevgi ve hoşgörü ile geçirdiğimiz yaklaşık 25 senelik sürecimiz sonunda oluşan durum, Abi-kardeşliğimiz devam ediyor. Ama artık Medkon Lines çatısı altında değil.

Geçen seneki gelişmelerin bir tanesi de Medkon Lines olarak yeni binamızı satın almamızdır. Bununla gurur duyuyoruz. Sektörde bir ilk olan ve denizcilik firmasına yakıştığına çok inandığımız, yolcu gemisi yaşam mahalline benzeyen Kartal'da E-5 üzerinde metronun hemen yanında çok keyifli bir bina. Geçen sene yatırımlara devam ederek konteyner sayımızı artırdık. Çin'den ilk partide yaklaşık 650 adet daha sonraki süreçte de 150 adet partiler halinde Medkon logolu sıfır konteynerlerimizi alarak yolumuza devam ettik. Bu şekilde mevcut konteyner sayımızı tamamı kendi sermayemiz olan yaklaşık 13 000 Teu konteynere çıkartarak bu konuda çok ciddi bir yatırım yapmış olduk. Bu şekilde konteyner alımımız devam etmekte. Tabii bu geçen sene yapılan yatırımlar Medkon Lines ölçüsünde bir şirket için küçümsenecek rakamlar değil. 2020'de konteyner yatırımlarımız devam edecek ve bir adet gemi alacağız. Bunun yanında işimize odaklanarak, işimizi biraz daha geliştirerek yatırımlara devam edeceğiz.

Çin'de yaşanan korona virüsü salgını, bölgemizde yaşanan gerginlikler, düşük sülfürlü yakıt kullanımına geçilmesi deniz ticaretine olumsuz yansıyor. Siz bundan ne kadar etkilendiniz?

Öncelikle ölenlerin umarım ışıkları bol olur. Allah onların mekanını cennet kabul eder. Çok kötü bir ölüm ve gerçekten zor bir hastalık süreci... Bizim bu süreçten etkilendiğimiz taraf sadece Çin'den satın aldığımız konteynerlerimizin bu tarafa akışındaki aksaklıklar. Her ne kadar bizim odaklandığımız pazarla çok fazla ilişkisi olmasa da mevcut durumun gerek insanların yaşam ve yaşama bakış açılarını çok değiştirecek, gerekse taşımanın daha uzun mesafeler yerine short sea tabir ettiğimiz süreçlere yönelteceğine inanıyorum.

Umarım bu durum bir an önce normale dönerek gerek ülkemiz gerek ise tüm ülkeler için en az zarar ile bitmiş olur. Ölenlere rahmet, hasta olanlara acil şifalar ve tüm insanlara sabır diliyorum.



Ülkemizdeki sorunların geçici olduğuna inanıyorum. Hakikaten ekonomik krizin iyileşerek devam edeceğine inandığımız bir süreçten geçiyoruz. Umuyoruz en kısa sürede gerekli adımlar atılarak en iyi şekilde toparlanıp yolumuza devam ederiz. Bu zor sürecin ithalata olan negatif yansımalarıyla ihracata olan pozitif yansımaları ilk etapta çalıştığımız bölgelerde kendini gösteriyor. Ülkemiz açısından tabii ki bu tür dönemler geçicidir. Akıllıca ve doğru yönetilirse, en kısa zamanda güçlenerek çıkar, yolumuza devam ederiz.

Düşük sülfürlü yakıt ise armatörün maliyetini ciddi anlamda artırdı. Düşük sülfürle ilgili belirsizlik çok daha büyük anlamda artışlara neden oldu. Çünkü bundan sonraki süreçte herkesin kullanacağı yakıt bu... Bundan sonra maliyetimiz bu densenydi, maliyetler navlunlara eklenerek yola devam ederdik. Ama scrubber takılması, kullanılacak yakıt, o yakıtın nerede bulunacağı, bulunacak yakıtın maliyeti, scrubber takılmaması halinde kullanılacak yakıtın özellikleri, bu özelliklerin tam olarak belirtilmemiş olması, bulunacak yer vs... Bu dönemin periyodik geçişle değil de, birden bire olması herkesi ciddi anlamda etkiledi. Maliyetlerin çok ciddi arttığı ve maalesef giderlerin

de arttığı, yükün daraldığı, rekabetin kızıştığı, rekabetle beraber de eski fiyatların altında satışlar yapmak zorunda kaldığımız bir süreci yaşadık. Herkes gibi Medkon Lines'de bundan etkilendi. Ama Medkon Lines Denizciliğin çalıştığı gemilerin konteynerlerin tamamının kendisine ait olması, rekabet ne kadar derin olursa olsun biraz daha güçlü durmasını sağlayabiliyor. O yüzden 2019 daha verimli bir yıldır. 2020'de de bir an önce piyasanın, gerek yakıt fiyatlarını belirli bir oranda tutacağını, gerekse rekabet ettiğimiz armatörlerin o artıştan etkilendiğini görerek gerekli navlun artışlarını hep beraber makul şartlarda yapabildiğimiz yetiye getirecektir diye umuyorum. Bir şekilde yakıt fiyatları düşüyor. Umuyorum birkaç aylık bu kargaşadan sonra yolumuza devam edecek noktaya gelmiş olacağız.

Biraz şirket yapınızdan bahsedermisiniz? Öncelikleriniz neler?

Şirketin beş tane ana işletme konusu var. Bunlardan konteyner hat işletmeciliği en önemlisi. Kendi gemilerimiz ve kendi konteynerlerimizle Akdeniz içerisinde düzenli konteyner seferleri yaparak yolumuza devam ediyoruz. Türkiye, Mısır, Lübnan, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, İspanya, Yunanistan ve Arnavutluk arasında sefer

yapıyoruz. Şimdi bu servislere İsrail eklendi. Bu şekilde süreç içerisinde tüm Akdeniz ülke ve limanları ile Karadeniz ülke ve limanlarını birbirine bağlayan bir yapının oluşması için, kendinden emin, ne yaptığını bilen fakat çok hızlı hareket etmeden ilerliyoruz. Sektörün ve konteyner hat işletmeciliğinin dinamiklerini bilerek devam etmekteyiz. Ana işlerimizden bir diğeri, kabotaj konteyner taşımacılığı. Türkiye’de çalışan 14 global hattın tamamı ile özellikle Marmara içerisindeki bütün limanlar arasındaki konteyner dağıtımını bu hatta çalıştırdığımız iki tane Türk bayraklı gemimiz ile yapmaktayız.

Üçüncü ana işimiz lojistik işletmeciliği. Şu anda Türkiye’de olan üç depomuz var, kısa zamanda, Türkiye Mersin bölgesinde bir depo daha açılımını çok sevdiğimiz ve saygı duyduğumuz bir şirket ile beraber gerçekleştirmeyi planlamaktayız. Bunun yanında yurt dışından yakın zamanda alımını tamamlayacağımız halen görüşmeleri devam eden ilk depomuzun alımını tamamlamış bulunacağız.

Şu anda, Türkiye’de kullandığımız 40 adet çekici ve dorsemiz ile yurt içi kara nakliyesi hizmetleri vermeye devam ediyor. Bu sayı da bu sene artarak devam edecektir.

Sahip olduğumuz depolarımız ve tırlarımız ile konteyner kara nakliyesi ve depolama hizmetlerini tüm hat ve müşterilerimize vermekteyiz. Dördüncü ana işimiz proje yükü ve açık yük taşımacılığı. Ayrıca acentelik de bunların içerisinde... Türkiye’de ve Akdeniz’in içerisinde 23 ofisle bütün saydığımız ülkelerde Medkon Lines kendi personeli ve kendi ismiyle yaptığımız hizmetle gerek acentelik hizmeti, gerekse proje yükü ve açık yük taşımacılığını devam ettirmekteyiz. Son olarak, beşinci ana işimiz, NVOCC ve forwarding hizmetleri. Bunda da özellikle dikkat edilen Türkiye’de kendi hattımızın olduğu bölgelerde kesinlikle fiyat vermeden yani bu işi Türkiye’de yapan forwarding arkadaşlarımıza rakip olmadan, özellikle

kendi konteynerlerimiz ya da diğer hat işletmeleri ile yapılan anlaşmalar karşılığında aldığımız karşılıklı slotlar ile veya yapılan slot-swap anlaşmaları ile kendi hattımızın olmadığı yerlerde veya kendi hatlarımızı tamamlayan taşımalardır.

Medkon çatısı ve iştirakleri altında toplamda beraber çalıştığımız 418 arkadaşımız var. Türkiye’de 7 ofisimiz, yurt dışında ve yurt içinde toplamda 23 tane ofisimiz var. 7 gemimiz, 13 bin civarı konteynerimiz bulunuyor. Kendimize ait üç depomuz, 40 tane tırımız var. Merkez ofisimiz burası. Teknik bölüm dediğimiz gemilerin sevk ve idaresini organize eden teknik işlemleri yapan, ticari tarafımız ve hattın işletmesiyle alakalı çalışan arkadaşlarımız işleri buradan organize ediyorlar.

İstihdam ve çevre desek, neler söylemek istersiniz?

Yaklaşık 300 Türk personel olmak üzere 418 çalışanımız var. Bu gurur duyduğumuz bir şey. Medkon Lines olarak her geçen gün sayımızın artması bizlere verdiği gurur ile beraber büyüyerek devam ediyor. Tabii ki bunu yaparken çevreye karşı duyarlı, hatta insana karşı duyarlı olduğumuz çok şey var. Mesela tüm Medkon Lines ofislerinde gerek Türkiye’de, gerek yurt dışında bitmeyen bir kampanyamız var. Üç ay sigarayı bırakan herkes gelip Medkon Lines yönetiminden 1000 TL ödülünü alıyor. Bunun yanında çevreye duyduğumuz duyarlılık gerek kendimizde, gerek firmamızda ve tüm çalışanlarımızda fazlasıyla var. Çevrede bilinçlendirme ile ilgili yaptığımız konuşmalar insanlara satın alma sürecinden tüketime kadar olan her ortamında Medkon Lines’in özellikle dikkat ettiği bir konudur.

Son olarak sizin eklemek istediğiniz bir konu var mı?

Teşekkür ediyorum. Yeni yönetimin oluşmasıyla beraber Deniz Ticaret Odası’nın daha güzel, daha iyi işler yapacağına inanıyorum. Devletin

denizcilğe bakışının değiştiğini, denizcilik mantığını anladığını ve giderek her geçen gün sorunların çözülerek devam edeceği umundayım. Tabii ki zor bir süreç, maliyetlerin bu şekilde artmasına rağmen gelirlerin oluşmaması ve Türkiye’de özellikle konteyner hat işletmeciliği yapan arkadaşlarımız ya da bizlerin bir araya gelip de güçlü iş birlikleri yapıp yolumza daha sağlam bir yapıyı oluşturamamamız kötü. Türkiye’de toplam elleçlenen konteyner sayısı geçen senenin verilerine göre yaklaşık olarak transit yük hariç 8,5 milyon TEU. Maalesef Türk armatörleri bununun %10’una yetişemedi. Global dünyadayız.

Tabii ki büyük yapılar, büyük konteynerler büyük oranda ticaretlerle geliyorlar ama en azından kendi içimizde oluşturacağımız o güç ve iş birlikleriyle Türk konteyner hat işletmeciliği yapan armatörlerin bir araya gelerek Türkiye ve Akdeniz’de çok daha büyük işlere imza atabileceğimize inanıyorum. Bunun yapılması halinde Global Hat işletmecilerinin de buralarda çok daha güzel hizmetleri bu birleşik yapıdan düzgün ve düzenli olarak alması sağlanmış olacaktır.

Umuyorum bunu ileride sağlamış oluruz. Umuyorum bunun da desteği, teşviki gerekli makamlar tarafından onaylanmış bir şekilde ön ayak olunur ve bu yol açılmış olur. Daha önce belirttiğim gibi feeder bizim için çok önemli. Gerçekten ülkemize çok büyük katkısı olduğuna inandığımız bir taşıma şekli. Deniz taşımacılığını mümkün olduğunca fazlalaştırabilmemiz için maalesef mevzuatta aksilikler sebebiyle önümüze bazı engeller konulabiliyor zaman zaman. Bu konunun gerçekten önü açılabilirse; gerek bizim, gerekse diğer bu işi yapmayı planlayan bütün insanların önü açılacaktır. Yani Karadeniz’de kabotaj deniz taşımacılığının çok daha aktif olması gerekiyor. Ülkemizin dört bir yanı denizlerle çevrili. Mümkün olduğunca bunu taşımacılıkta ya da bir yerden bir yere ulaşımında kullanmamız gerektiğine inanıyorum.

MURAT KIRAN'DAN KORONAVİRÜS İLE İLGİLİ AÇIKLAMA

Gemi inşa sektörünün resmi temsilcisi GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, koronavirüs ile ilgili açıklamada bulundu.



Murat Kıran

Aralık ayında Çin'in Wuhan şehrinde kendini gösteren koronavirüs, alınan tüm önlemlere rağmen ülkemizde de görülmeye başladı. Sağlık Bakanlığı ülkemizin salgından etkilenmemesi için Ocak ayından itibaren önlemler almaya başladı. Maalesef salgının boyutu ve COVID-19 virüsünden enfekte olan kişilerin sayısının artmasıyla ülkemizde de vakalar artış gösteriyor. Enfekte insan sayısının tüm dünyada 200 bini aştığı, ülkemizde de şu an için 359 kişide görülen, 4 kişinin hayatını kaybetmesine yol açan salgın, her geçen gün etkisini artırarak yayılmaya devam ediyor.

Riskli görülen ülkelerle uçuşların ve sınır kapılarının kapatılmasıyla ilgili alınan tedbirler, her sektörü olduğu gibi gemi inşa sektörünü de olumsuz etkiliyor. Dünyanın, bugüne kadar karşılaşılan salgın hastalıkların en büyüklerinden biriyle karşı karşıya kaldığını söyleyen GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, basından ve bilim insanlarının yaptığı açıklamalardan, hastalığın yayılması ve alınması gereken

önlemlerle ilgili açıklamaları anbean takip ettiğini belirtti.

“GEMİ SEKTÖRÜ ARALIK AYINDAN BU YANA ALARM DURUMUNDA”

Uluslararası iş yapılması nedeniyle dünyada yaşanan olayları yakından takip ettiklerini vurgulayan Kıran, “Bu sebeple 10 Aralık tarihinde Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıkan koronavirüs ile ilgili gelişmeleri en başından beri takip ediyoruz. Gemi trafiğimizin fazla olması ve bu gemilerin tamire gelmeleri sebebiyle, uzun süre burada kalmak durumunda oluyorlar. Bakım-Onarım haricinde Yeni İnşa alanı için de Avrupa'dan birçok misafirimiz oluyor. Tüm bu süreçleri göz önüne aldığımızda, gemi sektörü aslında Aralık ayından beri alarm durumundadır.

“SEKTÖRÜMÜ ORTAKLAŞA VE PAYLAŞIMLI ÇALIŞMAYLA TEBRİK EDİYORUM”

Tabii ki son günlerde COVID-19'un ülkemizde görülmesiyle beraber önlemlerimizi daha da artırdık. Üyelerimizle sürekli iletişim halinde olup, yaşanan gelişmelerden anbean 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.

“HIÇ KİMSE MADDİ BİR KAYBI SÖZ KONUSU DAHİ ETMİYOR”

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 diliyorum ve herkesin gerekli tedbirleri ele alacağına inanıyorum. Yurt dışından gelen kişileri kontrol altında tuttuğumuz sürece, virüsün ülkemizdeki yayılma oranını minimumla atlatacağımızın kanaatindeyim.

“14 GÜNÜ TAMAMLAMADAN LİMANLARIMIZA, TERSANELERİMİZE SOKMUYORUZ”

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 yaklaşım, Tuzla ve Yalova Sahil Sıhhiye Müdürlerimizle birebir görüşüp, ortak adım atıyoruz. Gelen gemiler kalktıkları son liman yönünden özellikle yasaklı ülke limanlarından geliyorsa, oradan kalkış günleri hesap edilerek 14 günü tamamlamadan limanlarımıza, tersanelerimize sokmuyoruz. Şu ana kadar şükürler olsun ki bizim sektörümüzde herhangi bir vakaya rastlanmadı. Umuyorum ki de bu böyle devam eder ve bu illetten hep beraber kurtuluruz.”



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

“LİMANLARIMIZ ÇALIŞIYOR, ÇALIŞMAYA DEVAM EDECEK”

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) COVID-19 küresel salgınının limancılık sektörüne etkileri ve alınan önlemler konusunda bir açıklama yaptı. TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç, sağlık malzemesi, ilaç ve gıda girişinin kesintisiz olarak gerçekleştirileceğini söyledi.



Hakan Genç

Türkiye'deki limanların sektörel çatı kuruluşu olan TÜRKLİM, COVID-19 salgınının ülkemizin liman hizmetlerinde herhangi bir aksamaya yol açmaması için alınan tedbirleri kamuoyuyla paylaştı. TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, ülkemiz limanlarının Türkiye'nin ekonomisi için önemini vurguladığı açıklamasında, Sağlık Bakanlığı'nın belirlediği ve hayata geçirdiği tedbirler doğrultusunda Türkiye limanlarının tüm imkanları dahilinde çalışmaya devam etmesi için gereken önlemlerin alındığını belirtti. Genç, limanların, başta Sağlık Bakanlığı olmak üzere limancılık sektöründe birlikte çalışılan tüm kamu kurumlarının acil durum eylem planlarına göre yeni önlemler alarak çalışmaya devam edeceğini bildirdi.

“LİMANLARIMIZ SAĞLIK MALZEMELERİ, İLAÇ VE GIDA GİBİ KRİTİK ÖNEME SAHİP ÜRÜNLERİN ÜLKEMİZE GİRİŞİNDE ÖNEMLİ GÖREV ÜSTLENİYOR”

Hakan Genç, açıklamasında şunları söyledi: “Ülkemiz ticaretinin can damarı olan limanlarımız, COVID-19 pandemisi boyunca gereken her türlü önlemleri hassasiyetle alarak çalışmaya devam edecektir. Türkiye'nin dış ticaretine konu olan toplam yüklerin %85'i limanlarımız üzerinden gerçekleşmektedir. Limanlarımızda elleçlenen ürünler arasında sadece endüstriyel ve sanayi ürünleri değil, ülke olarak bugünleri aşmamızda son derece hayati değeri olan sağlık ve temizlik ürünleri, gıda ve ilaç gibi ulusal önem arz eden ürünler de bulunmaktadır.”

Hakan Genç şöyle devam etti: “Küresel salgının yayılmasıyla birlikte ilk etkilenen kruvaziyer yani yolcu limanlarımız olmuştur. Küresel ölçekte hizmet veren ve Türkiye'deki kruvaziyer limanlarımıza da uğrak yapan uluslararası şirketlerin aldıkları karar sonucunda birçok ülkede olduğu gibi ülkemiz ve sektörümüz açısından son derece önemli olan yolcu limanlarımız geçici olarak kapalı hale gelmiştir. Başta konteyner ve kuru yük elleçleyen limanlarımız olmak üzere sektörümüzün çok büyük bir bölümünü oluşturan limanlarımız ise her zaman olduğu gibi tüm imkanları dahilinde çalışmaya devam etmektedir. Ancak kısa sürede küresel hale gelen koronavirüs kaynaklı salgın hayatı her yönüyle etkilemektedir. TÜRKLİM yaşanan her türlü zorluğa karşın ülkemizin dış ticaretinin herhangi

bir şekilde kesintiye uğramaması ve etkilenmemesi için gerekli tedbirlerin hayata geçirilmesinde üstüne düşenleri yapmaktadır. Salgına karşı ülke olarak topyekûn verdiğimiz bu mücadelede ülkemizin ihtiyaç duyduğu temel ürünlerin tedarikinde bir kesinti yaşanmaması için çalışıyoruz.”

Genç, limanlarda alınan önlemleri şöyle sıraladı: “Başta Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ve diğer kamu kurum ve kuruluşlarının belirlediği tedbirlere ilave olarak Dünya Denizcilik Örgütü'nün aldığı tedbirler zaman geçirilmeksizin uygulanmaktadır. Buna ilave olarak her türlü risk altında çalışma deneyimi kazanmış olan liman işletmecilerimizin her birinin de hayata geçirdiği 'Acil Durum Eylem Planları' ve 'Kriz Masaları' süreci koordineli halde ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla birlikte yönetmektedir.

Limanlarımızın sağlıklı ve güvenli çalışmasını sağlamaya, başta çalışanlarımız olmak üzere limanlarımıza hayat veren tüm personelin korunmasına dönük tedbirler en üst seviyede alınmıştır. Limanlarımızda salgına karşı en gelişmiş koruyucu kişisel ekipmanların ve sağlık malzemelerinin kullanımı yanında mümkün olduğunca evden çalışması uygun olan personelin iletişimi ve bilgi teknolojisi altyapıları kurulmuş, çalışma yerlerinde koruyucu ve önleyici tüm tedbirler alınmış, alınmaya devam edecektir. Çalışanlarımızın sağlığı ve varlığı limanlarımız için her şeyin üstündedir.”



DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden

ÇOCUKLAR TURMEPA İLE DENİZLERİ KORUMAK İÇİN STEAM PROJELERİ ÜRETTİ

“Çocuklar Suyu Kodluyor. H2Okullu Oldu!” projesinde kapanış panayırı heyecanı başladı.



Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA'nın, İstanbul Kalkınma Ajansı Çocuklar ve Gençler Mali Destek Programı kapsamında sağlanan mali destek ile yürütücüsü olduğu

“Çocuklar Suyu Kodluyor. H2Okullu Oldu!” projesinde kapanış panayırı heyecanı başladı.

Projenin son öğretmen buluşmasında mentor öğretmenler, öğrencilerinin hazırladığı STEAM projelerini inceledi ve son eksikler giderildi. Projenin kapanış etkinliği olan Çocuk Panayırı 21 Mart'ta İstanbul Teknik Üniversitesi'nde gerçekleşecek.

KAZANAN PROJELERİN ÖDÜLLENDİRİLECEĞİ PANAYIR İÇİN GERİ SAYIM BAŞLADI!

TURMEPA'nın İstanbul Kalkınma Ajansı Hibesi ile İstanbul Valiliği, Sarıyer İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nin katkılarıyla Ekim 2018'de hayata geçirdiği “Çocuklar Suyu Kodluyor. H2Okullu Oldu!” projesi, Mart ayında sona eriyor.

Eğitim alan öğrenci ve öğretmenlerin deniz, su kaynakları ve denizdeki yaşamı korumak için hazırlamaya başladıkları STEAM proje çıktıkları son şekillerini aldı. Öğrenciler, kendileri için bir ilk olan proje hazırlığı süresince, analitik düşünme, veri izleme ve işleme, kod yazma, robotik ve proje üretme tecrübeleri edindi. 22 okulun katılımıyla ortaya çıkan 42 STEAM projesi, uzmanlar tarafından son kontrol ve düzeltmeleri yapılmak üzere incelendi. Projeler, 21 Mart'ta “Çocuklar Suyu Kodluyor. H2Okullu Oldu” Çocuk Panayırı'nda alanlarında uzman jüri heyeti tarafından değerlendirilecek.



CERMET COATED PISTON RINGS

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

YALOVA'DA DENİZCİLİK ZİRVESİ DÜZENLENDİ

Yalova Valiliği'nin himayesinde Yalova Liman Başkanlığı'nca gerçekleştirilen Denizcilik Zirvesi'ne Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun da katıldı. Toplantıda Yalova'nın jeostratejik konumu ve önemi açısından denizcilik alanında sahip olduğu potansiyel değerlendirildi.



Selim Dursun

Yalova'nın jeostratejik konumu ve önemi açısından denizcilik alanında sahip olduğu potansiyelin değerlendirilmesi, mevcut imkanların ve ihtiyaçların analizi ile kısa, orta ve uzun vadede denizcilik alanında yapılacak endüstriyel, sosyokültürel, eğitimsel çalışmalara ve planlamalara ışık tutmak amacıyla Yalova Valiliği himayesinde, TÜBİTAK TÜSSİDE moderatörlüğünde Yalova Liman Başkanlığı'nca düzenlenen "Denizcilik Zirvesi", Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bürokratları başta olmak üzere denizcilikle ilgili kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve özel sektörden yoğun katılımıyla gerçekleşti.

Zirveye Vali Muammer Erol, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Özel Danışmanı Ali Kurumahmut,



Recep Düzgüt

Yalova Liman Başkanı Hakan Pekşen, Yalova Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Suat Cebeci, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, GMO Başkanı Salih Bostancı, GEMİMO Başkanı Feramuz Aşkın, GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Özdemir başta olmak üzere vali yardımcıları, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve iş insanları katıldı.

AMATÖR DENİZCİLİK DENİZCİLİĞİN OKUMA YAZMA SEFERBERLİĞİDİR
Denizcilik Zirvesi'nin açılışında konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun bakanlığın projelerinden bahsetti. Projelerden birinin 2023'e kadar amatör denizci

sayısının bir milyona çıkarılmasıyla ilgili olduğunu ifade eden Dursun, "Denizci millet, denizci ülke hedeflerine ulaşmak, insanımızın da yüzünü denize çevirmek hedefindeyiz. Denizciliğin okuma yazma seferberliğidir, amatör denizcilik. Projemizin başladığı 2018'in ekim ayında yaklaşık 210 bin kişinin amatör denizci ehliyeti vardı. Verdiğimiz eğitimlerle bugüne kadar 555 bin vatandaşımızı da belgelendirdik. Belge alan kişi sayısı 765 bine ulaştı. Hedefimiz normalde 2023'tü. İnaniyoruz ki bu yılsonuna kadar büyük ihtimalle bir milyonu yakalarız, hedefimizi daha da ileriye götürürüz" dedi. Selim Dursun, balıkçı barınaklarında şahsi tekne sahiplerinin barınmasını sağlayacak projelerine de değindi. Planladıkları 16 bin yeni bağlama yeri de eklenince limanlarla 40 bin barınağa ulaşmayı hedeflediklerini aktaran Dursun, Türkiye'deki 81 tersanenin 37'sinin Yalova'da faaliyet gösterdiğini, sektörün bu kentteki iş alanının 24 bin kişilik olduğunu açıkladı.



"VERDİĞİMİZ DESTEKLERLE GEMİ İNŞA SANAYİMİZ BÜYÜK İVME YAKALADI"

Bakan Yardımcısı Selim Dursun, tersanelerin yeni düzenlemelerle daha başarılı bir hale geldiğini de vurguladı.



- 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





IMO VE WHO'DAN KORONAVİRÜS AÇIKLAMASI

Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Dünya Sağlık Örgütü, koronavirüsü sebebiyle denizciler için ortak bir açıklama yayınladı.



Uluslararası Deniz Ticaret Odası gönderdiği yazıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından üye devletlere yönelik Uluslararası Sağlık Mevzuatı kapsamındaki gemiler için "serbest pratika" şartlarına uyulması amacı ile ortak bir açıklama yapıldı. Yayınlanan açıklamada tüm yolcular için uygun tedavi ilkelerinin tekrar ettiğini, liman girişinde gemi ve mürettebata yönelik gerekli olmayan kısıtlamalardan veya gecikmelerden kaçınılması gerektiği ifade edildi. Yeni Koronavirüs (COVID-19) salgınına müdahale konusunda IMO ve WHO ortak açıklaması şu şekilde:

Gemilere, kişilere ve gemideki mallara liman girişinde uygulanacak gereksiz kısıtlama veya gecikmelerden kaçınma ilkeleri, FAL Sözleşmesi Eki'nin 6. bölümü ile I ve V. kısımlarında da yer almaktadır. IHR ve IMO düzenlemeleri, ortak hedeflerini güvenceye almak için tutarlı bir şekilde uygulanmalıdır. Özellikle, bayrak ve liman devlet idareleri ve denetim/kontrol unsurları, denizcilik şirketleri, gemi kaptanlarının, mevcut salgın sürecinde, yolcuların gemiye biniş ve inişlerini, kargo operasyonlarının gerçekleştirilmesini, gemilerin onarım ve bakım için tersanelere girip çıkabilmesini, malzeme ve malların yüklenebilmesini ve mürettebatın değiştirilebilmesini sağlamak için iş birliği içerisinde olmaları gerekmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü ve Uluslararası Denizcilik Örgütü, yeni koronavirüs salgınının yol açtığı denizcilik sektöründe yaşanan sorunlara müdahale etmek için ülkelere ve sektörün paydaşlarına yardımcı olmaya ve destek vermeye hazırdır.



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/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

SOCAR MARINE, ULUSLARARASI DENİZCİLİK YAKITLARINDA PAZAR LİDERİ OLDU

2013 yılından bu yana sektörde faaliyet gösteren SOCAR MARINE, 2019 yılında 600 bin tonluk satışla uluslararası denizcilik yakıtlarında sektörün lideri oldu. Sektörün genç oyuncusu olan SOCAR MARINE'in pazar payı yüzde 25'in üzerine çıktı.

Türkiye'nin en büyük doğrudan dış yatırımcısı SOCAR Türkiye'nin yatırımlarına paralel olarak hızla büyüyen markası SOCAR MARINE, uluslararası denizcilik yakıtları alanında sektör liderliğine yükseldi. SOCAR MARINE, 2019 yılında uluslararası denizcilik yakıtlarında 600 bin tonluk satış hacmini aştı. Türk boğazlarından transit geçen ve Türkiye limanlarında yük operasyonları yapıp yurt dışına çıkış ya da giriş yapan gemilere satış kapsayan bu hacimle, şirketin pazardaki payı da yüzde 25'in üzerine çıktı.

MÜŞTERİ ODAKLI YAPISI LİDERLİĞİ GETİRDİ

Türkiye'de 7 yıldır denizcilik yakıtı satışı faaliyetlerini sürdürdüklerini dile getiren SOCAR MARINE Deniz Satışları Direktörü Zeki Tarakçı, "Sektörde genç bir oyuncu olmamıza rağmen, üstün ürün ve hizmet kalitesi anlayışımız, müşterilerimizi ve onların ihtiyaçlarını odağımızda tuttuğumuz yaklaşımımız ile kısa sürede uluslararası denizcilik yakıt alanında liderliği yakaladık. Bugün Türkiye'nin Karadeniz, Marmara Denizi, Ege ve Akdeniz bölgelerinin tamamındaki fiziksel ikmallerimiz yanı sıra Cebelitarık'tan Singapur'a, Rotterdam'dan Güney Afrika'ya kadar tüm uluslararası limanlarda gerçekleştirdiğimiz ikmallerimiz ile SOCAR MARINE markasının uluslararası arenadaki varlığını her geçen gün daha yüksek seviyelere taşıyoruz. Geldiğimiz bu güçlü noktada, 2020 yılı itibarıyla iç piyasa denizcilik sektöründe de faaliyete başlıyoruz. Bu sayede yurt içi yük ve yolcu taşıması yapan denizcilik şirketlerinin, turizm teknelerinin ve balıkçıların ihtiyaçlarına

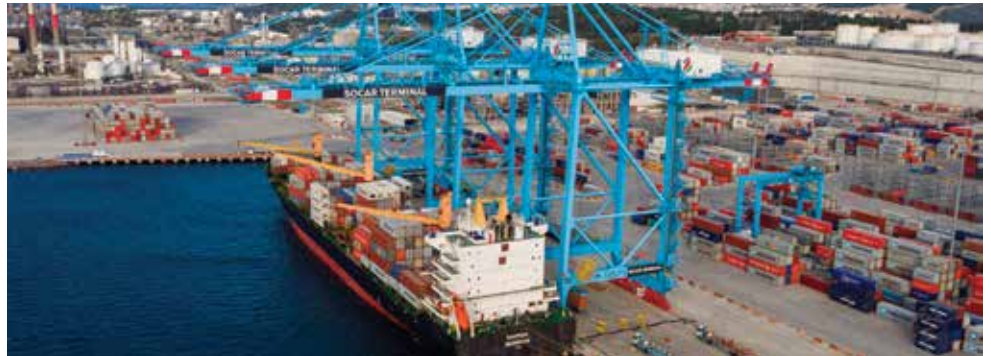


cevap verebilecek hizmet ve rekabetçi yaklaşımımızla iç piyasa denizcilik sektöründe de fark yaratacağımıza inancımız çok yüksek" diye konuştu.

SOCAR TÜRKİYE'NİN YATIRIMLARI İLE GELEN SİNERJİ

Uluslararası pazarlarda ve Türkiye'de denizcilik ve enerji sektöründe

devreye giren uluslararası çaptaki enerji projeleri TANAP ve STAR Rafineri'nin yanı sıra Petkim ve SOCAR Depolama'nın sahip olduğu limanlar ile SOCAR Terminal'deki gemilere hizmet veren ve dünyanın önde gelen enerji şirketlerinden bir olan SOCAR, denizcilik alanında da Türkiye'nin en önemli şirketleri arasında yer alıyor.



her zaman kaliteli hizmet vermeyi hedefleyen SOCAR MARINE'e, liderliğe giden yolda en büyük sinerjiyi, SOCAR Türkiye'nin hayata geçirdiği dev projeler kazandırdı. 2018 yılında

SOCAR MARINE, markasını güçlendirerek sadece Türkiye'nin değil, Akdeniz Çanağı'nın en büyüğü olma yolunda sağlam adımlarla ilerliyor.

UZMAR EL SALVADOR'A RÖMORKÖR İHRAÇ EDECEK

Uzmanlar Denizcilik (UZMAR), El Salvador merkezli SAAM Tolvage ile iki adet yeni inşa eskort römorkörü inşası için sözleşme imzaladı.

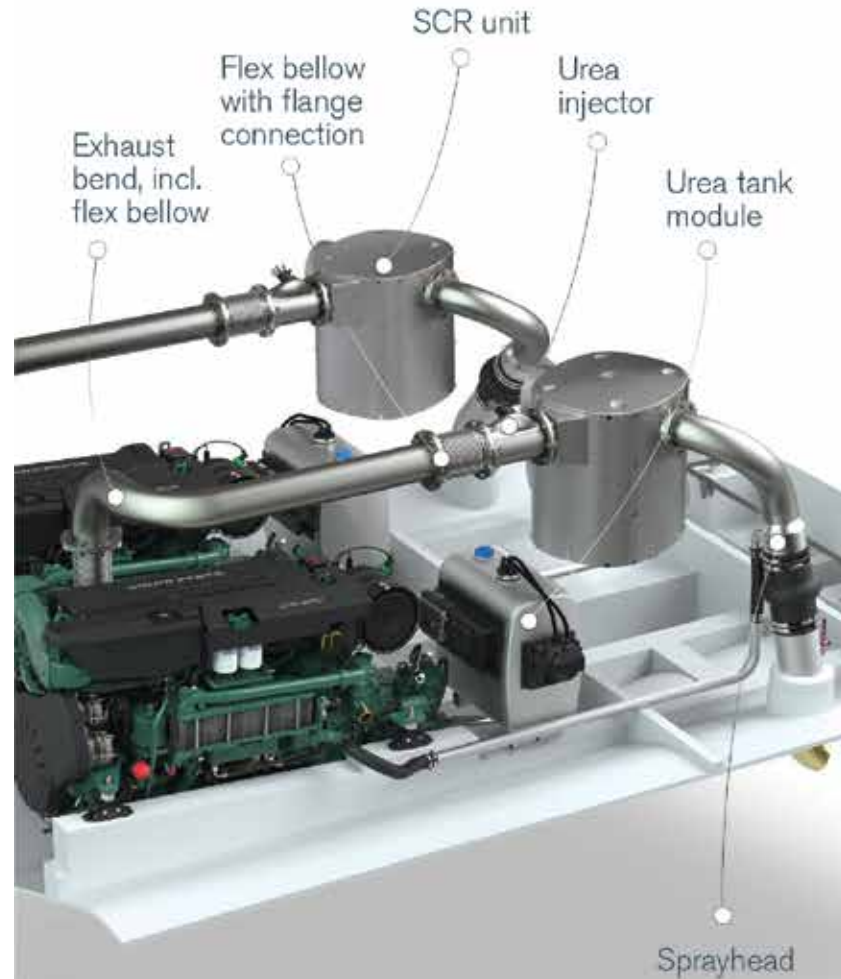


Türkiye'nin önde gelen kılavuzluk ve römorkörcülük kuruluşlarından Uzmanlar Denizcilik (UZMAR), El Salvador merkezli liman ve lojistik hizmetleri sunan SAAM Tolvage El Salvador S.A. ile iki adet yeni inşa eskort römorkörü inşası için sözleşme imzaladığını açıkladı.

SAAM Tolvage Teknik Müdürü Pablo E. Caceres ile UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı A. Noyan Altuğ tarafından imzalanan sözleşme ile özel olarak tasarlanan römorkörlerin, El Salvador'da Energa del Pacífico'nun (EDP) geliştirdiği LNG projesi için 2021 yılında hizmet vermeye başlayacağı açıklandı.

Ayrıca römorkörler, 32 metre boyunda ve 75 ton çekiş gücüne sahip, 12.5 knot hıza ulaşabilecek ve eskort operasyonlarında da kullanılacak.

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ WISTA TÜRKİYE GELENEKSEL KADINLAR GÜNÜ YEMEĞİ'NDE BULUŞTU

WISTA Türkiye'nin Geleneksel Kadınlar Günü Yemeği, 9 Mart 2020 tarihinde Sheraton Grand Otel Ataşehir'de gerçekleşti.



Şadan Kaptanoğlu

WISTA Türkiye Derneği Başkanı Nazlı Selek'in ev sahipliğinde gerçekleşen yemeğe; BIMCO Başkanı ve DTO



Nazlı Selek

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Denizcilik Sektör Meclis Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can, Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TURKKAPDER) Genel Sekreteri Zafer Akbulut, Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel,



Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Muammer Arslantürk, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Genel Sekreteri Mehtap Özdemir, DTO meclis ve komite üyeleri, WISTA Derneği üyeleri ve sektörün önde gelen temsilcileri katılım gösterdi.

Bu yıl da çok büyük ilgi gören WISTA Türkiye'nin gerçekleştirdiği yemekte, dünyanın ilk 100 denizci kadını

arasında gösterilen BIMCO Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve WISTA Türkiye Derneği Başkanı Nazlı Selek, kadının yalnızca denizcilik sektöründe değil tüm iş kollarındaki yeri ve önemi üzerine etkili birer konuşma yaptılar. WISTA Türkiye'nin Geleneksel Kadınlar Günü Yemeği'nden elde edilen gelir her yıl olduğu gibi bu yıl da denizcilik fakültelerinde okuyan kız öğrencilere bağışlandı.



TURCHIA ITALIA İLE BULUŞUYOR!

Sanmar Tersaneleri DELICAY VI römorkörünün Genova Grubu olan Rimorchiatori Riuniti'ye teslim edildiğini iftiharla duyurdu.



Kanadalı saygın dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından TRAktör-Z 2500SX ismi ile dizayn edilen ITALIA azimut traktör tipi bir römorkördür. Ana boyutları 25 metreye 12 metre olmak suretiyle, 4200 kw güç üreten 2 adet 3516C serisi CATERPILLAR ana makine seti ile kombine edilmiş olan bir çift sabit piçli US 255 model Kongsberg (eski Rolls-Royce) pervane ile 70 ton çekme gücüne ulaşabilmektedir. "ITALIA" hem Riuniti'nin operasyonel gereksinimleri karşılayacak hem de İtalyan bayrak kurallarına sağlayacak şekilde uyarlandı.

"İnanıyoruz ki, bu anlaşma uzun yıllara dayanan başarılı ortaklığımızı daha da güçlendirecektir" diyen Sanmar Tersaneleri Ticari Direktörü Rüçhan Çıvgın, "Traktör tipi römorkörlerimiz manevra kabiliyeti konusunda öylesine üst düzey performansa sahipler ki sadece müşterilerimiz değil, operasyondaki mürettebatımız da bundan fazlasıyla memnun" sözleriyle de traktör tipi römorkörlerin manevra konforuna dikkat çekti.

"Filomuzun armada gemisi olacağına inandığımız bu römorköre bu ismi vermekten dolayı büyük gurur duyuyoruz" diyen Rimorchiatori Riuniti firması Yönetim Kurulu Başkanı Alberto Dellepiane sözlerine, "Sanmar Tersaneleri tarafından bizim için inşa edilen bu römorkör grubumuzun, ASD tipi römorkörlerin marketi henüz domine etmediği 90'lı yıllarda olduğu gibi, tekrardan traktör tipi römorkörlere dönüşünün en önemli işareti olmuştur" şeklinde devam etti. "ITALIA" İtalya'nın Genova limanında römorkörcülük hizmeti verecek.

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

“KADINLAR DENİZDE” ETKİNLİĞİ İSTANBUL BOĞAZI’NDA YAPILDI

8 Mart’ta Yakamoz ve SheFarers Platformu’nun birlikte düzenlediği “Kadınlar Denizde” etkinliği, tüm dünyadan denizcilik sektörünün her alanından kadınların bir araya geldiği bir organizasyon oldu.

SheFarers Platformu kurucuları Kaptan Ayşe Aslı Başak ve Kaptan Hülya Güler’in ev sahipliğinde, İNCİSU teknesinde gerçekleştirilen etkinliğe TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Feramuz Aşkın, DTO Meclis Üyesi Müh. Yılmaz Onur ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Orhan Torlak da katıldı. Kadınlar Denizde etkinliğine denizcilik öğrencileri ve sektörün erkek paydaşları da yoğun ilgi gösterdi.

Açılış konuşmasını yapan Kaptan Ayşe Aslı Başak, denizde kadın temasını işlemek istediklerini belirterek, bu kadar fazla sayıda denizci kadının ilk defa bir gemide bir araya geldiğine dikkat çekti.

“KADINLARIN DENİZCİLİKTE YER BULMASI ZOR GERÇEKLEŞTİ”

Erkek mesleği olan denizcilikte kadınların yerini bulabilmesinin çok zor gerçekleşmiş olduğunu söyleyen GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Feramuz Aşkın da bu gerçekleşene kadar kadınların kendi çabalarıyla verdikleri uğraşlarla bir yerlere geldiklerini hatırlattı ve “Tıkandıkları yerde biz devreye girdik” dedi. Aşkın, o zamanlarda kadın çalıştırmayı tercih etmeyen firmaların tümünün günümüzde kadınlarla çalıştığına da dikkat çekti. GEMİMO’yu bir dönem bir kadın başkanın yönettiğinin altını çizen Aşkın, “DEFAMED’in İzmir Şubesi’nin başkanı da kadındı” diyerek GEMİMO’da da tekrar bir kadın yönetici olacağını düşündüklerini sözlerine ekledi. Kadın haklarını korumanın kadınların örgütlenmesi ve çalışması ile mümkün



olacağını vurgulayan Aşkın, GEMİMO’da kadın üye sayısının çok az olmasına karşın, yönetim kurulunda ciddi sayıda temsil edildiklerini belirtti.

“KADINLAR EN İYİ ŞEKİLDE GÖREVLERİNİ YAPIYORLAR”

Aşkın konuşmasını tamamladıktan sonra etkinliğin sponsor firmalara plaketleri verildi. Yedinci defa ana sponsor olduklarını hatırlatan Transbosphor Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Nuri Mert Can, beyin fırtınalarından iyi fikirler çıkacağını umduğunu ve bu fikirleri uygulamak istediklerini söyledi. DTO Meclis Üyesi ve Onursan ile GEPA’nın Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Onur ise Yüksek Denizcilik Okulu’ndan mezun olduklarında, “Bu işi kadınlar da yapabilir mi?” diye konuştuklarını bugün ise okula kadınların da girdiğini ve en iyi şekilde görevlerini yaptıklarını söyledi.

Şirketlerinde birçok kadının çalıştığını ve bundan son derece memnun olduklarını belirten Onur, Atatürk’ün bıraktığı mirası taşımış olmaktan dolayı bugünleri yaşadıklarını sözlerine ekledi.

Ardından etkinliğe sponsor olan Med Marine, SANMAR Römorkör, Esenyel Hukuk Bürosu, Pearl Naval, İTÜ Denizlik Mezunları Derneği (DEFAMED), Zenith Gemi İşletmeciliği, Vela Denizcilik, MCE Kargo, Vento Denizcilik, Nipon Paint Marine, Zeymarine Gemi Acenteliği, Türk P&I, Ertek Kimya, Onursan ve GEPA’ya teşekkür plaketleri sunuldu. Plaket sunumundan sonra etkinliğe katılan uluslararası konuşmacılar konuşmalarını yaptılar.

SEATHON BEYİN FIRTINASI

Uluslararası konuşmacıların konuşmaları tamamlandıktan sonra “SeaThon Beyin Fırtınası” bölümüne geçildi. Bu

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI'NA KARAIŞMAİLOĞLU GETİRİLDİ

Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın görevine son verilerek, yerine Adil Karaismailoğlu getirildi.

Cumhurbaşkanı Kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın görevi sona erdirildi. Cahit Turhan'ın yerine gelen yeni isim Bakan Yardımcısı Adil Karaismailoğlu oldu. Konuya ilişkin Cumhurbaşkanlığı Kararı, Resmi Gazete'de yayımlandı.

ADİL KARAIŞMAİLOĞLU KİMDİR?

Trabzon'da 1969'da doğan Karaismailoğlu, Trabzon Lisesi'ni bitirdikten sonra Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Makine Mühendisliği'nden mezun oldu. Yüksek lisansını, Bahçeşehir Üniversitesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi programında tamamlayan Karaismailoğlu, Mayıs 1995'te İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nde ilk görevine



başladı. Karaismailoğlu, İETT Genel Müdürlüğü'nde mühendis ve yönetici olarak görev yaptı. 2002 yılından

itibaren İBB Trafik Müdürlüğü'nde trafik kontrol merkezi, sinyalizasyon, akıllı trafik sistemlerinden sorumlu müdür yardımcısı olarak çalışan Karaismailoğlu, 16 Kasım 2009'da Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'ne atandı. Ardından Ulaşım Daire Başkanlığı görevine getirilen Karaismailoğlu, ulaşım ile ilgili, İstanbul genelinde birçok projenin hayata geçirilmesine katkı sağladı. Karaismailoğlu, Temmuz 2016'da Başbakanlık Toplu Konut İdaresi'nde (TOKİ) İstanbul Emlak Dairesi Başkanlığı görevine atandı. 26 Nisan 2018'de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreter Yardımcılığı görevine getirilen Karaismailoğlu, Eylül 2019'dan beri Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcılığı görevini yürütüyordu. Karaismailoğlu, evli ve iki çocuk babası.

KILAVUZ KAPTANLAR İÇİN KORONAVİRÜS ÖNLEMLERİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, kılavuz kaptanlar için koronavirüs salgınında yaşanan son gelişmeler ve vakaların artması sebebiyle ek tedbirler aldı.

Riskli ortamlarda stratejik görev üstlenen kılavuz kaptan için kılavuz teşkilatları gerekli tedbirleri almış olmakla birlikte, yaşanan son gelişmeler, vakaların artması kılavuzluk teşkilatında ek tedbirler almayı gerektirdi. Kılavuz kaptanlar için alınan önlemlerin bir kısmı şöyle:

-Kılavuzluk hizmeti veren teşkilatlar vardiya sayılarını artırarak bulaşma riski açısından daha emniyetli bir şekilde en az sayıda kılavuz kaptan ile vardiya sistemi oluşturacak,

-Vardiyadaki kılavuz kaptanların diğer vardiyadaki kılavuz kaptanlar ile görüşmemesi ve aynı ortamı kullanmaması için gerekli tedbirler alınacak, aynı ortamın kullanılmasının zorunlu olduğu durumlarda ve özellikle vardiya değişimlerinde bulaşma riski en aza indirilmesi için gerekli tedbirler alınacak,

-Kılavuz kaptan alınmadan önce acenteler vasıtası ile gemi tarafından köprüüstünün dezenfekte edilmesi sağlanacak,

-Kılavuz kaptan gemiye çıkmadan önce köprüüstünde bulunan fanlar kapatılacak, kılavuzluk hizmeti mümkün olduğunca gemi kırlangıcından verilecek,

-Köprüüstünde seyir emniyetini zafiyete uğratmayacak şekilde en az personelle manevra yapılması sağlanacak, manevra sırasında vardiya değişimlerine izin verilmeyecek.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Dünya bir kriz ile karşı karşıya...



EMRE ELDENER *

Tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs salgını tabii ki lojistik sektöründe de fazlasıyla etkili oldu. Biliyoruz ki Çin, dünyadaki trafiği en yoğun 10 limandan 7'sine ev sahipliği yapıyor. Bu sebeple liman çalışanlarının ve gemi mürettebatının karantina altına alınması uygulamaları sebebiyle denizyolu konteyner taşımacılığı küresel olarak sekteye uğramış durumda. Çin'den dünyanın dört bir yanına taşımacılık yapan armatörler salgının yayılmasını önlemek amacıyla seferlerinde azaltmaya gittiler. Çin'in üretiminde ve ihracatında daralmaya gitmiş olması da, seferlerin azalmasında bir başka sebep olarak görülmektedir. Asya-Avrupa rotasında 61 sefer iptal edildi; bu da demek oluyor ki, kapasitede 151.000 TEU hacminde düşüş meydana gelecek.

Hali hazırda seyirlerini sürdüren gemiler ise, salgının önlenmesi sebebiyle limanlara kabul edilmiyorlar. Bu da yüklerde gecikmeye ve taşımacılık maliyetlerinin artmasına sebep oluyor. Bunun yanı sıra Çin'den yüklerin gecikmesi ve hatta hiç gelmemesi sebebiyle Çin'den karşılanan talep başka ülkelere kaydı. Türkiye de bu ülkelerden birisidir. Ancak ihracatı ithal olarak getirilen hammaddeye dayalı üretim modellerinde Çin'den hammadde arzında yaşanan darboğaz

sebebiyle Çin'i ikame eden ülkelerin bu pozisyonlarını sürdürebilir kılmaları olası değildir. Uğrak iptalleri (blank sailing) sebebiyle 2020 yılının ilk iki ayında 1.9 milyon TEU hacim kaybı yaşandı. Bununla birlikte ABD'nin Çin'den denizyolu ile gelen yüklerinin en büyük uğrağı olan Los Angeles Limanı'nda hacmin yüzde 25 oranında azalması bekleniyor.

Uzak Doğu'dan gelen yük ve konteyner sayılarındaki azalış nedeniyle, ihracatta boş konteyner bulma sorunları da gündeme gelmeye devam ediyor. Ayrıca biriken yükler nedeniyle, ihracat gemilerinde yer sıkıntısı da yaşanıyor. Tüketicilerin Çin/ Uzak Doğu mallarındaki endişeleri nedeniyle sipariş ve yük kayıpları da yaşanıyor. Çin'e giden yüklerin zamanında çekilememesi de söz konusu. İtalya'daki karantina nedeniyle ise yüklerin çekilememesi, malların nihai adreslerine sevk edilememesi sorunları yaşanıyor. Navlunlarda yüzde 30-40 düzeylerinde bir artış meydana geldi. Bu artışın sebebine bakacak olursak; planlanan gemi sayısında yaşanan yüzde 20'lik düşüş ve konteyner sayılarındaki yüzde 25 oranındaki azalma dikkat çekiyor. Bunlara ek olarak uğrak iptalleri ise üç kat arttı. Tüm bu rakamlar da yaşanan sıkıntıları açıkça ortaya koyuyor zaten. Biz, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD olarak, dünyanın dört bir tarafındaki güvenilir kaynaklardan lojistik ve taşımacılık faaliyetlerine ilişkin güncel gelişmeleri internet sitemizde yayınlamaktayız. Özellikle lojistik operatörlerinin ulaştırma ve lojistik faaliyetlerine ilişkin güncel bilgilere ihtiyaç duyduğu bu günlerde UTİKAD'ın sunduğu hizmetin değerlendirilmesi, mevcut kaynaklarımızın etkin ve etkili kullanılmasında önemli rol oynayacağına inanıyoruz. Ayrıca dış ticaret firmalarının da söz konusu gelişmelerden haberdar olmaları, kendi lojistik operasyonlarını planlamalarında mutlaka olumlu olacaktır.

Şunu da belirtmem gerekir ki, sadece sektörümüz değil yaşadığımız dünya bir kriz ile karşı karşıya. Krizin temelinde insan hayatını tehdit eden bir salgın var. Bu sebeple tüm siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel hayatımız bir dönüşüm geçirmek zorunda. Temel ihtiyaçlar, temiz su, sıhhi malzeme, ilaçlar, sosyal hayat gibi günlük hayatımızda varsaydığımız birçok unsurun kırılabilirliği, bu salgın ile anlaşılıyor. Küreselleşmenin sunduğu faydalar, yine küreselleşmenin etkisi sayesinde ortaya çıkan ve lokal ölçekte kalması imkansız olguların tehdidi altına girebiliyor. Bir lojistikçi, mühendis, memur, işçi veya eğitimci olarak değil, bir insan ve hatta sadece bir canlı olarak sürdürülebilirliğin değerini tam da böyle günlerde daha net anlıyoruz. Bu sebeple öncelikle bu günlerin geride bırakılması için kamu idaresi ve özel sektör paydaşlarının iş birliği ve uyum içerisinde çalışması, sonrasında ise alınan dersler ile gerekli önlemlerin planlanması gerekmektedir.

Lojistik sektörünün bir temsilcisi olarak tüm paydaşlarımıza şunu söylemek isterim: Gerek ofislerimizde, gerekse evlerimizde işlerimizin başındayız. Aksayan taşımacılık operasyonları en başta bizleri etkiliyor. Dış ticaret firmalarımız bizim işlerimizin ana kaynağı. Bu olağanüstü süreçte karşılıklı anlayışla, iş birliğiyle ve özveriyle süreçlerimizi yönetmemiz gerekmektedir. Havayolu firmalarından acentelere, karayolu firmalarından liman operatörlerine kadar dünya standartlarında sunulan lojistik hizmetlerindeki aksamaların giderilmesinde yine lojistik firmaları, yine taşıma işleri organizatörleri işlevsel yaklaşımları ile yol gösterici olacaktır. Dış ticaret firmalarının rota optimizasyonu ve mevcut kaynakların verimli kullanılması amacıyla dünyanın dört bir yanındaki acenteleri ile hizmet veren lojistik hizmet sağlayıcı firmalara güvenmeleri gerekmektedir.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

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

Piyasalar yoğun bakımda...



HASAN ÖZTÜRK *

Gündem bugünlerde oldukça hızlı değişiyor ve önümüzde tam olarak ne olduğunu da kestiremediğimiz bir dönemden geçiyoruz. Böylesine bir zamanda geri görüş aynamıza kısaca bakmak yararlı olur diye düşünüyorum: Çok kısa sayılabilecek bir süre öncesine kadar piyasayı meşgul eden temel konu 2020 sülfür kuralları eksenindeydi. Armatörler ve kiracılar cephesinde yeni düşük sülfürlü yakıtların teknik özellikleri, sebep olabilecekleri aksaklıklar ve zararlar, ürünün arzı, fiyatlanması, kredi hatlarına etkisi ve tabii ki scrubber olarak tabir edilen egzoz gazı temizleme sistemlerinin takılıp takılmaması konuları ön plana çıkıyordu. Yakıtçılar başta olmak üzere tedarikçiler tarafında ise; ürünün operasyonel yönetimi, artan fiyatlara bağlı olarak doğacak ek kredi taleplerinin yönetilmesi, finansmanı ve maliyeti esas konulardı. Fakat küçücük mikron seviyesinde bir virüs bütün bunları değiştirdi ve gündem birdenbire hem yaşamsal, hem de ticari bir ölüm-kalım savaşına evrildi.

Çin'in Wuhan Eyaleti'nden başlayıp, Asya'yı etkisi altına aldıktan sonra küreselleşmenin de kazandırmış olduğu ivme ile önce İran, sonra da

İtalya'yı etkileyen ve onlar üzerinden de ülkemiz dahil Avrupa ve Orta Doğu'ya yayılıp etkisi altına alan Covid-2019 (corona) virüsü, tabloları ve gündemi tamamen değiştirdi. Bunun yanında OPEC ve Rusya'nın petrol üretim miktarlarında anlaşamamaları ve pazar paylarını artırmak için karşılıklı üretim artırımına gideceklerini beyan etmeleri petrol fiyatlarında tarihi çöküş diye nitelendirebileceğimiz düşüşe neden oldu. Brent Ham Petrol Endeksi bir ay içerisinde varil başına 55 Amerikan dolarından 25 doların altına indi.

SERT DÜŞÜŞLER, BERABERİNDE KREDİ RİSKİ SORUNLARINI GETİRDİ

Denizcilik açısından her iki radikal faktör de gelir ve gider kalemlerini olağan dışı etkiledi. Bu yazımızın da ana konusu olan kredi riskine odaklanırsak, virüsün hızlı ve geniş yayılımı, petrol fiyatlarındaki ve genel anlamda neredeyse her emtia türü fiyatlarındaki sert düşüşler, beraberinde kredi riski sorunlarını getirdi. Navlunlara olan etkilerine bakarsak, virüsün en çok etkilediği sektörler konteyner, kruvaziyer ve Ro/Ro gibi gözüktüyor. Tanker piyasası ise 2019 yılını çok iyi geçirdikten sonra Çin'deki virüs ve Çin Yeni Yıl şenliklerinden dolayı düşüşe geçmişken, düşük petrol fiyatlarından pozitif ivme kazanacakmış gibi gözüktüyor. Bunun sebebi ise OPEC ve Rusya'nın fazladan üretecekleri petrol için daha fazla tankere ihtiyaç duyacakları.

Yakın zaman önce Suudi Arabistan tanker firması Bahri'nin spot piyasadan bir düzinenin üzerinde VLCC tanker kiralaması navlunlara pozitif etki yaptı. Nisan itibarıyla Suudi Arabistan'ın günlük ham petrol üretimi 12.3 milyon varil olacak. Bu; normal üretiminden üç milyon varil daha fazla ve her gün 1-1.5 VLCC fazladan tanker ihtiyacı demek. Tanker piyasasına diğer bir pozitif destek ise contango durumu ve spot fiyatların futures (gelecekte vadeli) piyasalardaki fiyatların çok altında olması ve bunun ticari firmaların

iştahını kabartması. Normal piyasa koşullarında forward (ilerideki) fiyat, spot fiyat ile taşıma maliyetlerinin toplamına eşit olmalıdır. Şu an için vadeli fiyatların bu toplam maliyetin üzerinde olması bazı firmaların malları spot fiyattan toplayıp, tankerleri yüzen depo olarak kullanmalarına yol açabiliyor. Bu tabii olarak tanker arzında bir daralma yaratır ve talebin de yoğun olduğu dönemlerde navlunları daha da yukarıya çekebilir ve çekecektir. Düşük petrol fiyatlarının en negatif etkilediği sektör ise petrol arama ve çıkarma konulu offshore sektörü. Offshore gemi kiralama olan etki eş zamanlı olmayabilir. Burada petrol fiyatlarındaki düşük seviye kalıcı veya orta uzun vadeli olması gerekir ki, açık denizlerde petrol arayan veya üreten firmalar masraf kısıtlamasına gitsin ve dolayısıyla offshore destek gemilerini erken teslim etsin veya satsın. Bu sektördeki daralma Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de stratejik varlığını artırmaya çalışan ülkemiz için ise bir fırsat olabilir.

Kruvaziyer ve Ro/Ro sektörleri durma seviyesine geldi, fakat bu sektörlerdeki kredi riskleri kısıtlı diyebiliriz. Bunun sebebi ise yatırım maliyetlerinin fazla olmasına rağmen sektördeki firmaların finansal açıdan göreceli olarak iyi olmaları. Fakat burada şunu da belirtmek gerekir, kruvaziyer sektörünün tekrar toparlanması virüs belası kontrol altına alındıktan çok sonrasına sarkabilir. İnsanların psikolojik olarak tekrar gemi ile seyahat etmeleri zaman alacaktır.

Kuru yük navlunları zaten kötüydü; bu sektör için Çin'in endüstriyel üretimi (özellikle demir çelik) çok önemli... Üretimin durması, kömür ve demir cevheri başta olmak üzere tüm hammaddelere olan talebi düşürdü ve kuru yük gemilerine olan talebi bire bir etkiledi. Çin'in tekrar üretime başlaması piyasayı biraz olsun hareketlendirmiş olsa da, navlunlar hala göreceli olarak kötü diyebiliriz.

Kaldı ki, virüsün yol açmış olduğu lojistik sıkıntılar ve limanlardaki trafik yoğunluğu hala etkin faktörler olarak piyasayı baskılamaya devam ediyor. Genel olarak bakıldığında, tanker ve konteynerlerdeki sıkıntıyı fırsata çeviren reefer tipi gemiler dışındaki sektörlerin sıkıntılı bir dönem geçireceği aşikar. Uzun vadede kosterler kazananlar listesine girebilir çünkü bölgesel tedarik zincirinin de ne kadar önemli olduğu görüldü, ama şu an için bu tonajda da maalesef işletme giderlerini dahi karşılamayan bir tablo var.

DAHA ANLAMLI, BİLİNÇLİ RİSK ALMAK VE YÖNETMEK ÇOK ÖNEMLİ

Yakıt ikmal sektörüne baktığımızda krizin etkileri firmalar tarafından farklı farklı tecrübe edilse de, genel olarak kredi risk kaygıları aynı. Korona virüsünden ve petrol fiyatlarındaki düşüşten önce sektör tarafından en çok konuşulan konu, kredi limitlerindeki artış ve beraberinde nakit akışını da finanse edebilmekteki kaygıydı. Fakat bugüne baktığımızda ürün kalitesi

ve geminin teknik donanımına olan etkileri hala gündemde olsa da, fiyat kaygısı şimdilik ortadan kalkmışa benziyor. Bu durum gemi sahiplerine ve yakıt ticaretiyle uğraşan küçük ve orta ölçekli şirketlere biraz nefes aldırdı. Gemi sahiplerinin yakıt masrafları düşmüşken, küçük yakıt firmaları da büyüklerle daha fazla rekabet edebilecek ortamı şimdilik bir kez daha buldular.

Arz tarafında ise genel kanı talebin düştüğü yönünde olsa da, geçen haftaya kadar aksine talebin arttığı gözüküyor ama bunun yeni yakıtlara geçiş dönemindeki geçici talep artışından ve daha sonrasında ise düşük fiyatlardan yararlanmak isteyen armatörlerin talep artışından kaynaklanabilir diye düşünüyoruz. Talepteki daralma bu haftadan itibaren düşüşe geçebilir.

Piyasalarda genel durum böyleyken şirketler için temel sorun hem kendi kredibiliteleri, hem de müşteri

portföyündeki müşterilerinin kredi kalitesi olmalı. Her bunker sağlayıcısı müşterilerini hem sektörel, hem de kendi iç operasyonel ve finansal yapısı açısından gözden geçirmeli. Armatörler de kiracıları hakkında aynı çalışmayı yapmalı, kendi finansal yapılarını imkanlar dahilinde güçlendirmeli ve bunu transparan şeffaf bir şekilde bankaları ve diğer finans sağlayıcıları ile paylaşmalı. Hangi sektörde olursanız olun iş yaptığınız firmaların nakit akışı ve finansman oranları kredili işlem yapma konusunda karar verici unsurlar olmalı. Krizi fırsata çevirip kredi riski ve diğer riskleri yönetmek için kurumsal bir süreç ve prosedür hayata geçirmek gerekir. Olağanüstü bir süreçten geçtiğimizi, değişkenlerin çok sık ve sert değiştiğinin farkında olmakla beraber daha anlamlı ve bilinçli risk almak bu riskleri sürekli takip etmek ve yönetmek çok önemli bir hal almıştır.

***DYNAMAR B.V. / KIDEMLİ DENİZCİLİK KREDİ ANALİSTİ**

MART 2020 YAKIT FİYATLARI

04.03.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	372.000	475.000	488.000
Piraeus	338.000	487.000	497.000
Malta	363.000	428.000	473.000
Novorossissk	355.000	430.000	545.000
Ceuta	357.000	437.000	513.000
Gibraltar	357.000	437.000	513.000
Rotterdam	270.000	391.000	447.000
Fujairah	303.000	425.000	585.000
Singapore	275.000	430.000	440.000
Brent 51.13			

11.03.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	336.000	378.000	405.000
Piraeus	300.000	385.000	407.000
Malta	295.000	352.000	410.000
Novorossissk	316.000	358.000	460.000
Ceuta	285.000	353.000	413.000
Gibraltar	285.000	353.000	426.000
Rotterdam	193.000	294.000	361.000
Fujairah	245.000	335.000	495.000
Singapore	205.000	345.000	360.000
Brent 35.79			

18.03.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	280.000	296.000	316.000
Piraeus	210.000	310.000	330.000
Malta	206.000	259.000	316.000
Novorossissk	260.000	280.000	400.000
Ceuta	213.000	260.000	307.000
Gibraltar	213.000	260.000	320.000
Rotterdam	155.000	216.000	261.000
Fujairah	220.000	265.000	440.000
Singapore	187.000	267.000	290.000
Brent 24.88			

25.03.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	255.000	308.000	342.000
Piraeus	217.000	295.000	340.000
Malta	219.000	275.000	330.000
Novorossissk	207.000	237.000	350.000
Ceuta	235.000	277.000	327.000
Gibraltar	235.000	277.000	340.000
Rotterdam	165.000	231.000	294.000
Fujairah	205.000	261.000	435.000
Singapore	183.000	265.000	300.000
Brent 27.39			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

GELENEKSEL SERMAYEYİ YENİ NESİL İŞLERLE BULUŞTURUYORUZ



KEMAL KARABEL

TOBB İSTANBUL GENÇ GİRİŞİMCİLER KURULU BAŞKANI

Deniz Ticareti Dergisi olarak bundan sonra TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu'nu ve yaptıkları çalışmalarını sayfalarımıza taşıyacağız. İşe TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu Başkanı Kemal Karabel'i tanıtarak başlıyoruz. Kemal Karabel yaptıkları çalışmalarını, girişimcilerin önündeki sıkıntıları, girişimcilik ekosistemi ile ilgili fikirlerini bizimle paylaştı.

Girişimcilik Ekosisteminin geliştirilmesi ve ülkemizde olmayan girişimlerin oluşturulması ile ilgili çalışmalar yürüttüklerini belirten Karabel, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Odası, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve İstanbul Ticaret Borsası'nın 18-40 yaş temsilcilerinden oluşan kurulla ilgili önemli bilgiler aktardı. Karabel, "İstanbul Genç Girişimciler Kurulu, Aralık 2009 tarihi itibarıyla İstanbul Sanayi Odası koordinatörlüğünde faaliyetlerine başladı. Üye

kontenjanımızın yüzde 20'si öğrenci, akademisyen ve özel üyelerden oluşabiliyor. Şu anda 365 üyemiz var. Amacımızı genç girişimci potansiyelinin nicelik, nitelik bakımından geliştirilmesi ve daha donanımlı hale getirilmesi için politikalar geliştirmek olarak açıklayabiliriz" şeklinde konuştu.

Kendisi de bir sanayici aileden gelen Karabel, ekosistemin geliştirilmesinde geleneksel sermayenin yeni nesil işlerle buluşturulmasının önemine de değindi. Karabel, çağı yakalamak ve rekabette ayakta kalmak adına dijital dönüşümün günümüzde kaçınılmaz olduğunu vurguladı. Endüstri 4.0 devrimini yakalarken, genç girişimcilerin daha avantajlı olduğuna inandığını belirtti. Karabel; "Sanayi ve ihracat ağırlıklı sermaye birikimi yapacak işlerde yoğunlaşmalıyız. Çünkü geleceğimiz, özellikle ülkemizdeki startup ekosisteminin geleceği 'Geleneksel Sermayenin Yeni Nesil İşlere Yatırım Yapması' ile mümkün olacak ve girişim dünyamız bu şekilde büyüyecek" dedi.

GİRİŞİMCİ HAYATIN İÇİNDE OLMALI

Son 3-4 yıldır "herkes girişimciymiş" gibi bir algı olduğunu ancak bunun doğru bir yaklaşım olmadığını dile getiren Karabel, bir girişimcinin evde oturarak ya da internetten araştırarak bir fikir ya da projeyi hayata geçirmesinin mümkün olmadığını vurguladı. Girişimcinin fikrini bir problemden yola çıkarak bulabileceğini aktaran Karabel sözlerini şöyle sürdürdü: "2018 yılında Türkiye'de 134 bin civarında girişim fikri ve projesi değerlendirildi. Buna yerleşik yatırım fonları ve yatırım ağları tarafından gelenlerle melek yatırımcılardan gelen proje ve fikirleri de eklersek, toplam sayı 160 bin civarında olur diye tahmin ediyorum.

Ancak bunların arasında 110 civarında yatırım alanı bulan girişimciimiz oldu. Bunun en büyük sebebi de girişimcilik bizim ülkemizde biraz "lifestyle" gibi popüler bir kavram olarak olgunlaşıyor maalesef. Bakıyorum son 3-4 yıldır herkes girişimciymiş meğer. Hâlbuki girişimciliğin öyle çok kolay telaffuz edilebilecek ve hak edilebilecek bir unvan olmadığını düşünüyorum. Girişimcinin sahip olması gereken yetenekleri ve kazanması gereken becerileri vardır. Bununla beraber girişimci bir fikri ya da projeyi ararken, evinde oturarak bulamaz ya da internetten araştırarak... Girişimci fikrini bir problemden yani hayatlarımızdaki bir problemden yola çıkarak bulabilir, bunun için sahada yani yaşantının içinde olması gerekir. Ayrıca yine en inandığım kavram girişimcinin tutkulu olması.

Tutkularımızı bilmiyoruz, bunları araştırmak ve keşfetmek için kendimize zaman ayırmıyoruz. Tutkularımızı keşfetmemize yardımcı olacak ve bu bilince sahip ebeveynlere ihtiyacımız var. Bu bahsettiğim en temel konuları aslında yapabiliyor olsak, ülkemizdeki nitelikli girişimci sayımızda çok ciddi bir artış olacağına inanıyorum."

EN ÖNEMLİ SORUN FİNANSMAN

Türkiye'de girişimcilerin karşılaştığı sorunların başında finansman geldiğini söyleyen Karabel, ikincisinin network, üçüncüsünün mentor desteği ve sonuncusunun da odaklanma sorunu olduğunu vurguladı. Ülkemizin biriktiren bir sermaye yapısının Cumhuriyet kurulduğundan bu yana gerçekleştirilemediğini anlatan Karabel, bugün ülkedeki yatırımcı ve yatırım ağları, risk sermaye fonları ve girişim fonlarının sayılarına bakıldığında potansiyelin çok altında olduğunu görüleceğini dile getirdi. TOBB



Istanbul Genç Girişimciler Kurulu olarak, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul

Ticaret Odası, Deniz Ticaret Odası ve Ticaret Borsası'nda bulunan geleneksel

sermaye temsilcisi üyelerimizin sermayelerini, geleneksel alandan yeni nesil startup ve teknoloji girişimlerine aktarılmasına bir zemin oluşturmak istediklerini belirten Karabel, İstanbul oda ve borsalarının seçkin üyelerini gerek genç girişimciler kurullarıyla veya ekosistemdeki diğer fon ve melek yatırımcılık ağlarını kullanarak sermayelerinin bir kısmını bu alanda değerlendirmeye davet etti.

Karabel, TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu olarak toplumda farkındalık yaratacak girişimcilik faaliyetlerin yürütülmesi misyonuyla çalışma grupları oluşturduklarını belirtti. Kemal Karabel, networking, proje ve inovasyon, yatırım ve destekler, menti ve mentorluk, medya ve tanıtım, girişimci öğrenciler çalışma gruplarının, problemle karşılaşan girişimcilere çözüm üretmesi konusunda destek verdiğini anlattı.



LEO MARINE



Biz sizin
Limona
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Diler

Natchez on the Waterfront *

Yatçılık politikası...

Politika. Çoğumuzun konuşmaktan hiç hoşlanmadığı ve belki de tekneyle gezinti yaparken hatta gittikçe hiperpolitik bir dünyaya doğru hareket ediyor gibi görüldüğümüz bir zamanda düşünmek isteyeceğimiz en son şey. Ama kullandığının oyun, tekne ve yatçılığı nasıl etkileyeceğini kaç kere düşündünüz ki? Evet, anlıyorum ki adayların birçoğu ve özellikle yüksek mevkilere talip olanlar, yatçıların oyunu alacak bir şey yapmıyorlar belki. O halde yatçılık açısından en iyi adayların kim olduğunu kestirmek çok kolay olmayacak. Hatta kimilerinin; evet, inanması güç ama başka şeylere yatçılıktan daha fazla önem veriyor olabilir.

Hükümet işlerini yürüten kişiler her düzeyde önem arz eder; bunları yürütenlerin sizin için önemli olan şeyleri bilmeleri kadar önem arz eder ve ilgi görme şansınızın en yüksek olduğu zamanlardan birisi, sizden oy isteyen birilerinin olduğu dönemdir. Bundan yararlanın. Ayrıca yatçılıkla ilgili kanun ve yönetmeliklerin hızlı ve öfkeli bir tarzda akıp gittiği sır değil. Çoğu anlamlı bir anlayışla başlar ama zamanla birçoğu yorumlanır, genişletilir, eziyetli ve geri çekilmeci müdahalelerin parçası olur ve ne yazık ki çoğunlukla yola çıkarken benimsenen niyeti yaşatmaktan fersah fersah uzağa düşer.

YASA YAPICILAR VE DÜZENLEYİCİLER DEĞİŞİNCE SONUÇLAR DA DEĞİŞİYOR

Amerika Birleşik Devletleri'nden iyi bir örnek vermek gerekirse, Federal Kıyı Bölgesi Yönetimi Yasası'ndan bahsedilebilir. Bu yasa, özünde aynı anda hem çevreyi koruyup rekabet eden kıyı kullanımlarını dengeleyen hem de rekreasyonel ve ticari yatçılığı koruma, geliştirme ve geliştirme amacını güden, denizciliğe bağımlı,

etki alanı geniş bir mevzuat idi. Ama yasa yapıcılar ve düzenleyiciler değişince sonuçlar da değişiyor.

Mevzuatın temel hedeflerinden biri; marina, kayık iskelesi, servis alanları, balıkçı limanı vb. gibi suya bağımlı kullanım alanlarını sürdürmek ve bu mekânların diğer kar getirici fırsatlarca silinip süpürülmesini önlemek gibi özel bir alana yönelik idi. Yine de birçok gelişmiş ülkede marina ve kayık iskelelerinin sayısı gerçekte ciddi bir küçülme kaydetmekte. En ağır darbe ise 'mahalle bakkalı' tarzı ve daha küçük tesisler oldu.

Düzenleyiciler bir süreden beri giderek daha fazla kısıtlama ve işletme şartı getirmekte. Aynı şekilde çoğu takdire şayan hedefler taşısa da, pratik kaygılardan ve neden-sonuç dengesinden yoksun. Aynı zamanda aynı düzenleyiciler ve yasa yapıcılar, su kenarlarındaki güzel görüntülerin, marina ve kayık iskelelerinin yok edilmesine yalnız göz yumarak değil, kimi durumlarda bunu teşvik ederek Federal Kıyı Yönetimi Yasası'nın içeriği boşaltıyorlar. Bu genelleme en çok şehirleşmiş alanların sınırları içerisinde geçerli denebilir. Bahsi edilen şey, imar planı değişikliği, kat yüksekliği sınırlamasının kaldırılması, özel alan kullanımına açık yerler oluşturma, sanayisizleşme teşviki verme ve kentsel dönüşümü teşvik etme gibi yollarla uygulamaya geçirilmektedir.

Bugün kıyı boyunda ortadan yükseğe kat yüksekliğine sahip gayrimenkul oyunları artık istisna değil, norm haline geldi. Gayrimenkul bedellerinde büyük sayılarla ölçülebilecek artışlar yarattı. Orta ve küçük ölçekli marina ve kayık iskelelerine getirdiği sonuç, bu tür tesislerin yaşatılmasından çok kapatılmaya değer vaziyete gelmesidir. Tesisler ekonomik

olarak ayakta kalmaya çabılıyor, ama eğer gayrimenkul geliştiricilere satacak olurlarsa elde edecekleri kar, tesisin yıllarca hatta belki on yıllarca işletilmesinden ellerine geçecek paradan daha fazla. Bu konu tartışmaya açıldığı zaman belli başlı iki yönelim ortaya çıkıyor: Birçok ilgili, kıyı kesiminin değişiminin ve özelleştirilmesinin uzun vadeli sonuçlarının farkında bile değil. Diğer seçenekte ise hükümetin altyapı veya yıkım için bütçesinin olmadığına, bu nedenle yaratılmasına izin verilen koşulların yaşatılması için özel teşebbüsle ortaklık etmesi ve sübvansiyon vermesi gerektiğini düşünenler yer alıyor.

O halde hükümette sık sık şahit olduğumuz şey, çifte standart. Yani çocuklarımızın kurbanı olmaması için canla başla mücadele ettiğimiz bir şey. Ardından birçok planlamacıdan bunun açıklaması geliyor... Şeyyy, tampon bölge olarak düz bir park yaptık, birkaç kızak- tamam, bu kadarı yeter. Peki, seçimlerin benim mızıldanmamla ilgisi ne? HER ŞEY!!

Adayların rekreasyonel yatçılık ve suya bağımlı kullanım alanlarının geleceğine dayandığı yerleri (alınmak yok) saklandığı yerden çıkarmanız için önünüzde bir fırsat var. Oyunuz, zannettiğinizden daha etkili olabilir. Kamuoyu tartışmaları açmak, adayların sorunlara kafa yorması ve proaktif yaklaşımlar benimsemesi, gerek yatçılığın gerek ona bağlı kıyı bölgesi gelişiminin geleceği için aşırı derecede anlamlı. Ve bu yazıyı okuyup, benim gelişim yanlısı olmadığımı düşünenler için onlarca yıldır yaptığım işin kıyı bölgeleri projelerini temsil etmek olduğunu söylemeliyim. Ve şahane manzaraları anlama ve açma ve anlamlı marina genişlemelerine izin verme konusundaki sicilimizle gurur



duyuyoruz. Bir yandan da halkı ve su kıyısını iptal eden değil, bilakis ön plana çıkararak düşük kat yüksekliğine sahip kompleksler oluşturulmasını sağlamaya çalışıyoruz. Ama bir marinayı genişletmeye çalışmak, işne yapmadan dış çekmeye çalışmaktan zor. Öylesine uzun, maliyetli ve zahmetli bir yol.

SESİMİZİ DUYURMAZSAK MARINALARIN NESLİ TÜKENECEK

ABD’de tarih boyunca Connecticut ve California denize bağımlı kullanımları teşvik etmede belki de en ilerlemeci yerler oldu. Ama dünyanın diğer birçok yöresi gibi oralarda da rüzgar bunların teşvik edilmesinden tesis sahiplerinin ellerindekini belki korumasına müsaade etme (ama genişlemesine değil) şeklinde esmeye başladı. Eğer hepimiz zaman ayırıp adaylarla konuşacak olsak fark YARATIRIZ. Diğer birçok sektörün aksine, yatçılık proaktif değil çoğunlukla

reaktif bir sektör olagelmıştır. Kimi durumlarda, kayda değer birtakım ilerlemeler olmakla beraber sendika ve diğer kuruluşlarımızın bu çabaya yeterli kaynak ayırmadığını üzülen söyleyebilirim. Ama oy kullanan kişiler olarak hepimizin bir adayla, ulusal düzeyden yerele doğru olsun ya da olmasın, hatta konu çeşitli örgütlerimizi yönetenlere geldiğinde bile, sesimizi duyurma şansımız var. **HEPSİ ÖNEMLİ!** Biz bunu yapmazsak marinalar, kayık iskeleleri ve suya bağımlı diğer kullanım alanları hızla nesli tükenmeye aday yerler arasına girecek.

Geçenlerde Mashable.com sitesinde bir hikâye okudum. Seçim günü bir adam, küçük kızına sandığa gideceğini, onun için dışarı çıkması gerektiğini söyler. Adam eve döndüğünde oyunu kullandığını gösteren ‘Bugün Oy Verdim’ çıkartmasıyla övünür. O sırada kız ağlayarak “Baba, beni niye götürmedin?” der. Adam da özür diler,

kızı çok üzülmediği için beraber gidelim der. Böylece küçük kız için güzel bir vatandaşlık dersi fırsatı olduğunu düşünür. Giderler, kızcağız baştan sona her şeyi çok ilginç bulur ama sonunda dayanamaz sorar: “Baba, sandala ne zaman bineceğiz, evden çıkarken sandala gideceğim demiştin!” Çocuk öyle olduğunu sanarak üzülmüştür. İşte ben de buraya bağlamak istiyorum.

Bugün tekneye gittin mi?

**Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesis konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kordon tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. şirketinin başkanıdır. Görüş ve isteklerinizi telefon ile 914/698-5678, faks ile 914/698-7321, e-posta ile dan.n@dsnainc.com veya internet sitesinden www.dsnainc.com paylaşabilirsiniz.*

MUSTAFA KEMAL PAŞA İLE İSTANBUL'DAN SAMSUN'A

2020'nin Nisan ayında çıkan eser uzun süren çalışmaların ardından Osman Öndeş tarafından hazırlandı. Kitabın kapak tasarımında da yine denizcilik sektörünün çok eski araştırmacı yazarlarından olan Osman Öndeş'in imzası var. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yayınlanması konusunda öncülük ettiği eser için Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran önsözünde şu değerlendirmeyi yaptı: "Prof. Dr. İlber Ortaylı 3 Ekim 2017 günü Bandırma'da "Bandırma Kitap Günleri"nin onur konuğu olmuş ve Mustafa Kemal Paşa'nın Milli Mücadeleyi başlatacağı günleri Bandırma Vapuruyla olan sayfaları anlatmıştır. Bu konuşmasında ortaya koyduğu bilgiler, hudutsuz derece önemlidir."

Prof. Dr. İlber Ortaylı'nın bahsedilen sözleri şöyle: "Hiç şüphe yok ki, tarihten öğrenilen şey, geçmiş merakını temellendirmek, geleceği tayin eden bir araç olarak değil de, toplumun serencamını, kimliğini tespit için kullanmaktır" demiş ve şöyle devam etmiştir: "Türk deniz ticaret tarihinin önemini kavramak adına tarih hudutsuz değer taşımaktadır. Osmanlı tarihçiliğinin son dönemlerde hak ettiği ilgiyi görmeye başlayan bir alanı olan denizcilik tarihinin önemli bir devresini de deniz ticareti tarihi oluşturmaktadır. Deniz ticareti tarihi çalışmaları iktisadi, siyasi, sosyal ve kültürel tarih ile hukuk tarihi gibi tarihin alt alanları ile çok yakından alakalıdır. Bu özelliği itibarıyla deniz ticaret tarihi, tarihin dinamik bir alt alanı olarak ön plana çıkmaktadır. Bu yüzden ki son yıllarda deniz ticaret tarihini temel alan çalışmaların sayısı hatırı sayılır derecede artmıştır."

"BU ESER, TARİHİMİZE YÖNELİK SORUMLULUĞUMUZUN BİR ARMAĞANIDIR"

Eserin önsözünde DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran şunları söyledi: "Mustafa Kemal Paşa, karargâhındaki subaylarıyla, erleriyle 16 Mayıs 1919'da Bandırma Vapuru ile Samsun'a hareket

etmişti. Bandırma Vapuru 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a ulaştı. Mustafa Kemal Paşa 9. Ordu Müfettişi göreviyle İstanbul'dan bu aziz vatani düşman işgalinden ve yok olmaktan kurtarmak kararıyla ve ulusal egemenliğe dayalı Türkiye Devleti'ni kurmak azmiyle yola çıkmıştı. Milli Kurtuluş Mücadelesi'nin efsaneleşmiş gemisi Bandırma Vapuru ile onun mürettebatının sicil kayıtlarını ulusal ve uluslararası deniz ticareti kaynakları olan arşivlerden toplayarak, bu yanılığlara son vermeyi İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak sorumluluğumuz saydık. Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'in meydana getirdiği bu eser, tarihimize yönelik sorumluluğumuzun bir armağanı olarak sunulmaktadır."

BANDIRMA VAPURU ÜZERİNDEKİ OLMAYAN SISLERİ ARALAYINIZ

Eserin Yazarı Osman Öndeş ise böyle bir belge çalışmasına neden ihtiyaç duyduğunu "Bandırma Vapuru üzerindeki olmayan sisleri aralayınız" çağrısıyla anlattı: "Bandırma Vapuru konusunda devam eden kuşklar, geminin fotoğrafının olmadığına ait iddialar, gemi mürettebatına ait listenin yeni bulunmuş olduğunu iddia eden nice muhterem imza sahipleri, derin üzüntü nedeni olduklarını bilmelidirler. Bu serzenişlerinde haklıdırlar.

Fakat belgeler, arşivler araştırılmamakta ve bu kısır döngü sürüp gitmekteydi. Ortalıkta, akıl tutulmasına benzer 'Unutuldu... Hayır, o değil, bu' diye sürüp giden ve hep birbirinden beter hatalarla dolu yazıların dahi neşredildiği zamanlar, nice seneler olmuştur. Çok muhterem imza sahiplerinin bile yanılığa düşmelerinin nedeni, kaynak bilgilerin doğru belgeler olmamasından ileri gelmektedir. Doğru belgeleri tespit etmek, Türk Deniz Ticareti dünyasının görevi olmuştur. Bandırma Vapuru'nu bir defa batıranlar yetmemiş gibi, üç defa batırıp çıkartan çok ciddi imza sahiplerinin konferansları da

görülmüştür!" Eserin yazarı Osman Öndeş konu ve eser ile ilgili önemli noktalara da şu sözlerle açıklık getirdi: "İnternette 'Bandırma Vapuru', '19 Mayıs', 'Kurtuluş'a ilk adım', 'Bandırma'nın Kaptanı İsmail Hakkı Durusu' ve daha nice benzer başlıklarla yazılar yayınlanmışsa, hatta çok önemli kurumlardan çok iyi niyetlerle çizgi filmler yaptırıldıysa bunlardaki vahim yanlışlara bir son verilmelidir.

Ne yazık ki, büyük çoğunluğu birbirinden kopyalama yoluyla aktarma olan ve bunları doğru diye yazan çok tanınmış tarih dergileri bile var. Kimi, Bandırma Vapuru'nun 1925 yılında ömrünün tamamladığından dolayı sökülerek parçalandığına hükmediyor. Kimi üç defa batırıp çıkartıyor! Birkaç yetkili beni telefonla aradı.

Bu bilgileri en doğru saydıkları resmî kaynaklardan aldıklarını söylediler. Hassasiyet gösteren Sosyolog İmdat Demir Bey'e ve Ercan Yalçın Bey'e ayrıca teşekkür ederim. Görev bize düşmekteydi; bulaşıcı hale gelmiş bu hatalı ve hayali metinler İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran Bey'in sahiplenmesiyle İMEAK-Deniz Ticaret Odası ciddiyeti ve sorumluluk anlayışı içinde bu eserimle düzeltilmiş olacaktır."

Eserin adı: MUSTAFA KEMAL PAŞA İLE İSTANBUL'DAN SAMSUN'A

Eser: OSMAN ÖNDEŞ

Yayıncı: İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

Baskı Sayısı: 1000

Kapak Tasarımı: OSMAN ÖNDEŞ

Kitap Tasarımı: ERDEM ÖZMEN-ELİF ÖZMEN

Yayın Tarihi: Nisan 2020

Eser ücretli değildir.

19 Mayıs 1919 Kurtuluş Mücadelesinin Başladığı Gündür

19 Mayıs 1919 bu vatanın kurtuluş mücadelesinin başladığı gündür. Daima büyük coşkuyla anladığımız 19 Mayıs 1919 nice makalelere, haberlerle, bilim insanlarımızın yazılarıyla yorumlandı, anlatıldı ve böylece yüzlerce makale ve eser meydana geldi.

Seneler geçtikçe, bilgi ve belge eksikliğinden şikayet ediliyor, bir taraftan da Bandırma Vapuru ve Süvarisi başta olmak üzere daha da gerçekler dışına itilen yorumların yayınladığı görülüyordu.

Milli Kurtuluş Mücadelesi'nin efsaneleşmiş gemisi Bandırma Vapuru ile onun mürettebatının sicil kayıtlarını ulusal ve uluslararası deniz ticareti kaynakları olan arşivlerden toplayarak, bu yanlışlara son vermeyi Deniz Ticaret Odası olarak sorumluluğumuz saydık.

Tamer KIRAN

Yönetim Kurulu Başkanı
İMEAK- Deniz Ticaret Odası

MUSTAFA KEMÂL PAŞA İLE İSTANBUL'DAN SAMSUN'A



- * Milli Kurtuluş Mücadelesi'nin efsane gemisi "Bandırma"
- * Bandırma Vapuru Süvarisi Kaptan İsmail Hakkı Durusu
- * Bandırma Vapuru Serçarkçısı Hacı Kadir Süleyman Gür
- * Bandırma Vapuru II. Kaptan Üsküdarlı Tahsin Dalaylı
- * Gemi Sökümcüsü ve Armatör Hüseyin İbhami Söker

Eser:
OSMAN ÖNDEŞ





ULUÇ KEDME *

Dünyada yaşanmakta olan geçmişten bu yana en önemli salgınlardan biri ile karşı karşıya olmamız sebebi ile öncelikle herkese ailesi ve sevdikleri ile sağlıklı günler diler, bu sıkıntılı ve zor günlerin tez zamanda geçmesini ve hayatımızın normal akışına devam etmesini temenni ederim.

Yaşamakta olduğumuz zor günlerin ışığında yazılarımızı ve yorumlarımızı bir süreliğine evlerinizden okumanız dileğiyle öncelikle sektörümüze ışık tutan verilerden başlamak isterim. Endekslere baktığımızda son dönemde büyük tonaj endekslerinde hafif bir hareketlilik göze çarpmaktadır, ancak yansımalarının marketi tatmin ettiğinden

Belirsizlikler gemi alım-satım piyasalarına ciddi oranda yansıdı

bahsetmek oldukça güç. Son bir ay içerisinde baktığımızda Supramax Endeksi'nde %30'u aşkın bir artış göze batmakla birlikte halen son altı ay öncesine göre %50'ye yakın geride olduğunu da unutmamak gerekir. Benzeri durumu Handysize Endeksi için de konuşabiliriz. Son bir ayda %40 civarı bir artış olmasına karşın altı ay öncesine göre halen benzeri oranda %40 civarı geride gözükmektedir. Bu bilgiler ışığında Baltık Kuruyük Endeksi'nde de benzeri bir tablodan bahsetmek mümkün ki, son dönemde artış göze çarpsa da genele baktığımızda altı ay öncesi marketin halen oldukça uzağındayız.

Brent petrolün ise zaten bahsi geçen salgının ciddi etkisini gözlemlerken üzerine OPEC ile Rusya'nın üretim kısıntısı üzerinde anlaşamaması üzerine Suudi Arabistan ile Rusya arasında yaşanan fiyat krizi sebebi ile 2008 krizinde dahi gelmediği dip seviyeye geldiğine şahit olduk.

Demir çelik ve hurda fiyatlarında da

özellikle son bir ayda düşüşe şahit olmaktayız. Bununla beraber özellikle gemi geri dönüşümde Sub-Continent Bölgesi'nde ton başı alımların gemi tipi, tonajı vs. vabeste %10 civarı kayıp ile 350-380 dolar aralığını gördüğünden bahsetmemiz yanlış olmayacaktır. Bu belirsizlikler ışığında rakamların aşağı seviyelerde neresinin son durak olacağını da kestirmek oldukça güç gözükmektedir.

Salgın sebebi ile başta ABD ve Avrupa Birliği ülkelerinin almakta olduğu para politikaları kararlarının da kısa vadede sınırlı olumlu etkisini görsek de orta ve uzun vadede ne gibi olumlu/olumsuz etkilerinin olacağını tahayyül etmek şu aşamada zor gözüküyor.

Bu belirsizliklerin gemi alım-satım piyasalarına da ciddi oranda yansıdığına, birçok yatırımın ötelendiğine veya durdurulmasına da sebebiyet verdiğini görüyoruz. İlerleyen süreçte hali hazırda yaşamakta olduğumuz sürecin sektörümüz üzerine etkilerini de daha net görüp değerlendiriyor olacağız.

MART 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
EVERLUCKY	70.296	1996	JAPAN	BULK	CHINESE	3,80
EVERMERIT	69.045	1995	JAPAN	BULK	CHINESE	3,60
PACIFIC LIGHT	50.198	2007	INDONESIA	BULK	TURKISH	2,40
MARTIGNY	20.035	2002	KOREA	BULK	NA	2,90
PERCIVAL	177.000	2010	CHINA	BULK	CHINESE	17,00
SBI BOERO	81.000	2015	CHINA	BULK	NA	18,60
TORENIA	56.000	2007	JAPAN	BULK	NA	9,70
AQUAJJOY	171.009	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	10,80
OLYMPIC GALAXY	81.383	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,25
SBI TAURUS	63.658	2015	CHINA	BULK	OMAN	18,50
DRAFTSLAYER	66.622	2014	JAPAN	BULK	BANGLADESH	19,00*



ADVENTURE III	62.534	2019	JAPAN	BULK	BANGLADESH	26,00*
TR NIKLAS	63.497	2014	CHINA	BULK	NA	17,50
TR OMAHA	63.581	2014	CHINA	BULK	NA	17,50
GLOBETROTTER	48.911	2001	CHINA	BULK	NA	4,90
BALTIC WIND	34.409	2009	KOREA	BULK	NA	7,75
THALASSA PISTIS	152.343	2014	KOREA	CONT.	DENMARK	105,20
SM CHARLESTON	101.570	2005	KOREA	CONT.	GREEK	23,40
OCTAVIA	66.501	2005	KOREA	CONT.	NA	NA
NILEDUTCH ANTWERPEN	48.044	2015	CHINA	CONT.	NA	NA
SPICA J	11.186	2007	GERMANY	CONT.	GERMAN	NA
KOTA TEGUH	10.728	2002	KOREA	CONT.	KOREAN	NA
ONTARIO II	63.350	2009	KOREA	CONT.	UAE	10,65
NEW HAMPSHIRE TRADER	41.411	2011	CHINA	CONT.	BRAZILIAN	12,00
SINAR SANGIR	21.937	2008	JAPAN	CONT.	KOREAN	*
SINAR SUBANG	21.935	2008	JAPAN	CONT.	KOREAN	*
						14,50*
ASIAN SUN	13.719	2006	CHINA	CONT.	NA	3,65
HC NADJA-MARIA	8.650	2000	NETHERLANDS	MPP	NA	2,65
MILTADIS JUNIOR	320.926	2014	CHINA	TANKER	NA	NA
RIDGEBURY PURPOSE	306.307	2000	KOREA	TANKER	GREEK	21,00
DEWI MAESWARA	300.149	1998	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	19,00
ATLAS VOYAGER	115.482	2003	JAPAN	TANKER	NA	15,50
GIOVANNI B. DE CARLINI	108.983	2010	CHINA	TANKER	ITALIAN	*
RBD ANEMA E CORE	108.958	2010	CHINA	TANKER	ITALIAN	*
TOTONNO BOTTIGLIERI	108.870	2010	CHINA	TANKER	ITALIAN	*
ADELE MARINA RIZZO	108.835	2010	CHINA	TANKER	ITALIAN	*
RBD GINO FERRETTI	107.546	2011	JAPAN	TANKER	NA	NA
JAL ANANT	46.646	2009	JAPAN	TANKER	NA	15,00
SEA FAITH	46.349	2003	KOREA	TANKER	NA	11,20
FALCON PRIDE	148.000	1998	KOREA	TANKER	NA	14,70
OCEAN SCHOONER	73.000	2000	KOREA	TANKER	EUROPEAN	7,10
PTI ORION	51.000	2006	KOREA	TANKER	CHINESE	12,75
MEDITERRANEAN GLORY	319.247	2004	KOREA	TANKER	GREEK	31,50
KEROS	74.999	2004	KOREA	TANKER	EUROPEAN	21,50*
ANDIMILOS	72.514	2004	KOREA	TANKER	EUROPEAN	21,50*
EAGLE MELBOURNE	50.079	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	18,40
CHEMBULK LINDY ALICE	33.674	2008	JAPAN	TANKER	NA	16,50*
CHEMBULK MINNEAPOLIS	33.682	2007	JAPAN	TANKER	NA	15,50*
CHEMBULK WESTPORT	32.044	2005	JAPAN	TANKER	NA	13,00*
BALTIC COMMODORE	37.343	2003	KOREA	TANKER	INDONESIAN	8,40
DAEWOO 5473	300.000	2020	KOREA	TANKER	BELGIAN	93,50*
DAEWOO 5474	300.000	2020	KOREA	TANKER	BELGIAN	93,50*
DAEWOO 5475	300.000	2021	KOREA	TANKER	BELGIAN	93,50*
SKS SALUDA	159.437	2003	KOREA	TANKER	GREEK	21,50
FSL SHANGHAI	115.915	2007	KOREA	TANKER	GREEK	25,75
SCF KHBINY	159.196	2002	KOREA	TANKER	GREEK	18,75

GODAVARI SPIRIT	159.106	2004	KOREA	TANKER	GREEK	23,00
ERAWAN 99	105.715	1999	JAPAN	TANKER	NA	7,30
SC OCEAN LI	105.501	1999	KOREA	TANKER	NA	7,80
NANYANG STAR	104.594	2012	JAPAN	TANKER	UK	33,00
PORT UNION	46.256	2003	KOREA	TANKER	NA	7,00
CAPE BEIRA	40.046	2005	KOREA	TANKER	NIGERIAN	10,35
RIDGEBURY NALINI D	37.313	2008	KOREA	TANKER	GREEK	13,50
BOW HECTOR	33.694	2009	JAPAN	TANKER	NORWEGIAN	19,00
ADFINES STAR	19.118	2011	CHINA	TANKER	CANADIAN	11,00*
ADFINES SEA	19.118	2011	CHINA	TANKER	CANADIAN	11,00*
DONGHAI	17.777	2009	CHINA	TANKER	INDONESIAN	7,40
BOW ANDES	16.020	2000	JAPAN	TANKER	HONG KONG	5,00
RIO DAYTONA	12.835	2010	KOREA	TANKER	NA	6,00
MALIHA	8.336	1999	JAPAN	TANKER	NA	3,85
ASPHALT EXPRESS	6.855	2007	CHINA	TANKER	NA	3,50
IVER BEST	6.187	2011	KOREA	TANKER	NA	3,50
GALWAY FISHER	4.967	1997	CHINA	TANKER	EUROPEAN	1,70
NEPHEL	3.416	2009	CHINA	TANKER	NA	3,00
SL MAHOGANY	3.414	2006	KOREA	TANKER	FAR EASTERN	3,85

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 335-345	US\$ 345-355	US\$ 365-375
HİNDİSTAN	US\$ 345-355	US\$ 355-365	US\$ 375-385
PAKİSTAN	US\$ 325-335	US\$ 335-345	US\$ 355-365
TÜRKİYE	US\$ 195-205	US\$ 205-215	US\$ 205-215

MART 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
NPS CENTURY	172.036	22.159	2000	BULK	INDIA	389
ALICE	169.963	20.536	1997	BULK	BANGLADESH	382
LISA II	149.310	18.147	1995	BULK	BANGLADESH	385
NAVIOS KYPROS	55.222	8.800	2003	BULK	INDIA	NA
YU HUA	45.208	7.636	1994	BULK	BANGLADESH	360
OCCITAN STAR	27.141	7.793	2002	BULK	INDIA	NA
BEREZOVNEFT	1.660	1.260	1971	TANKER	BANGLADESH	376
YM BAMBOO	68.615	22.885	2001	CONT.	BANGLADESH	NA
ARMADA PAPUA	12.575	5.249	1993	CONT.	BANGLADESH	381
BOOLI MOOG	23.319	5.790	1987	GC	INDIA	381
JINAN	8.122	2.304	1984	GC	INDIA	345
MANOLIS P	20.346	6.910	1995	CONT.	INDIA	420

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



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.



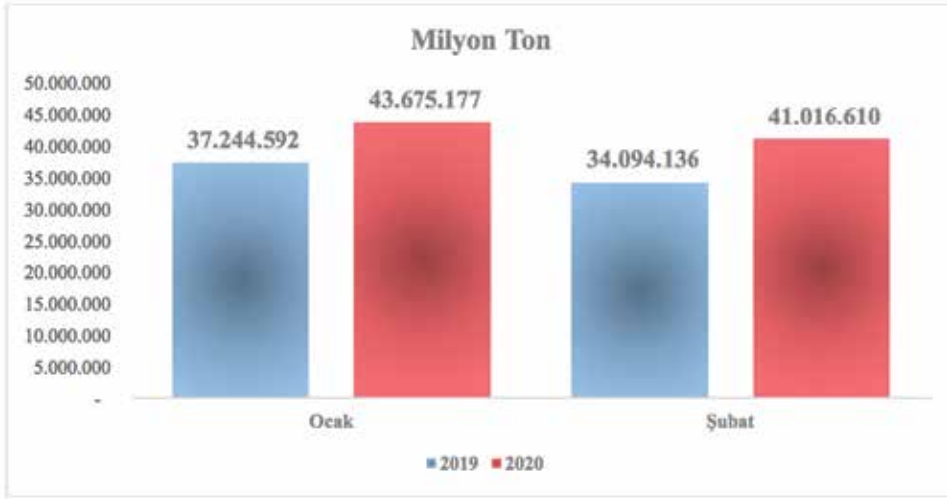
Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



2019 - 2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 20,30 artış göstererek 41.016.610 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Şubat 2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 17,41 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,93 artarak 10.876.501 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 21,55 artarak 18.630.807 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 17,41 artarak 29.507.308 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Şubat	2019	9.804.647	10,93%	15.327.150	21,55%	25.131.797	17,41%
	2020	10.876.501		18.630.807		29.507.308	
Ocak - Şubat	2019	19.881.187	12,72%	32.586.072	22,92%	52.467.259	19,05%
	2020	22.409.297		40.054.409		62.463.706	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

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

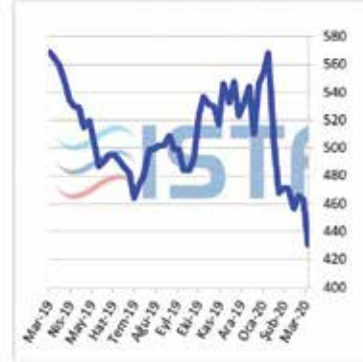
23.03.2020

13. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks geçen haftanın kayıplarını geri aldı ve 457 puana çıktı. Bu durumda hızlı düşen yakıt fiyatlarının rolü büyüktü. Öte yandan rapor edilen artış sadece matematiksel bir anlam taşıyor. Nitekim piyasadaki yeni yük oldukça azdı. Navlunlar ise ya önceki bağlantılar ile aynı seviyede gerçekleşti ya da düşük kaldı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Koronavirüs sebebiyle 2020 yılı küresel büyümesine yönelik beklentilerde aşağı yönlü revizyon başladı. Kredi derecelendirme kuruluşu Moody's, Çin için büyüme beklentisini yüzde 5,2'den yüzde 4,8'e, ABD için beklentisini yüzde 1,7'den yüzde 1,5'e, avro bölgesi için beklentisini yüzde 1,2'den yüzde 0,7'ye düşürdü. Uluslararası Finans Enstitüsü (IIF) de virüs nedeni ile 2020 yılı için ABD büyüme beklentisini yüzde 2'den yüzde 1,3'e çekerken Çin için beklentisini yüzde 5,9'dan yüzde 4'e revize ettiğini açıkladı.

İleriye yönelik karamsarlık merkez bankalarının müdahalesini beraberinde getirdi. Geçtiğimiz Pazartesi gününün manşet haberi Birleşik Devletler Federal Rezervi'nin (Fed) faizleri sıfıra indirerek 700 milyar dolarlık tahvil alım programını devreye sokmasıydı. Bu hamle, bir önceki krizde ortaya çıkan parasal genişleme (QE) programlarını anımsattı.

Benzer şekilde Perşembe günü Avrupa Merkez Bankası (AMB) tahvil alımları için 750 milyar avroluk "pandemi" paketi açıkladı. AMB ayrıca kamu

maliyesi sıkıntıya giren bölge ülkeleri için de bir kurtarma fonu oluşturmayı düşünüyor. Diğer yandan AMB, hafta içerisinde İtalyan tahvillerini alarak ülkeye destek oldu.

Koronavirüs sebebiyle yılın ilk aylarında Çin'in ihracat rakamları sert düştü. AFP'ye göre Çin'in ihracatı ilk iki ayda geçen yıla göre yüzde 17 düşüş kaydetti. Aynı dönemde ithalat da yüzde 4 oranında geriledi.

Çin'de imalat sanayii aktivitesi de sert düşerken üretim faaliyetleri açısından önemli bir gösterge olan imalat satınalma yöneticileri endeksi (PMI) verileri tarihi dipleri gördü. Resmi PMI rakamı 35,7 puanla endeks tarihindeki en düşük seviyeye gerilerken Caixin – IHS Markit imalat PMI verisi 40,3 puana indi. 50 puan altındaki seviyeler daralmaya işaret ediyor.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları düşüşe devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 25 dolar/varile; Brent petrol ise 28-29 dolar/varil seviyesine indi.

APK Inform'a göre 2019-2020 hasat yılının başlangıcı olan 1 Temmuz

2019'dan şubat ayının sonuna kadar olan dönemde Ukrayna'nın tahıl ihracatları 39,8 milyon tona çıktı. Geçen senenin aynı dönemindeki ihracat 28,6 milyon ton idi.

Bu arada, Ukrayna Tahıl Birliği'nin tahminlerine göre ülkenin 2020/2021 buğday üretimi 28,8 milyon tonu bulabilir ki bu durumda, içinde bulunduğumuz sezon için daha önce dile getirilmiş olan 28,2 milyon tonluk beklentinin üzerinde bir performans kaydedilmiş olacak.

Gübre haberlerine baktığımızda dünya genelindeki yavaşlamaya rağmen, Archer Daniels Midland'a (ADM) göre küresel üre piyasası son birkaç haftadır hareketli seyrediyor. Kuzey Afrika menşeli üre bağlantıları son dönemde Birleşik Devletler ve Hindistan'dan gelen talep sayesinde hareketlendi ve fiyatlar arttı.

Amonyum nitrat (AN) ve kalsiyum-AN talebi de Kuzeybatı Avrupa kaynaklı artış kaydediyor. Kaldı ki bu gübrelerin kullanım zamanı geldi. Avrupa içi taşıyıcılarla beraber Karadeniz çıkışı sevkiyatlar bu aylarda hızlanabilir.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,307	1,868	2,419	3,471
Geçen Hafta	1,334	1,907	2,469	3,544
Geçen Ay	1,385	1,981	2,564	3,681
Geçen Yıl	1,743	2,430	3,147	4,516



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P ve HURDA

Bu hafta rapor edilen tek satışta "Ilchulbong" (3.500 dwt, 1995 G. Kore inşa) Uzak Doğu'da 700 bin USD fiyatla satıldı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,000	SCRAP (100')	ASHDOD-ISKENDERUN	1000/1000	15.00
2,200	MINERALS IN BB	DAMIETTA-WC GREECE	750/750	15.00
2,300	STEEL PLATES	BOURGAS-DILISKELESİ	1200/1200	13.00
2,500	HOT ROLLED STEEL COILS	MARMARA-ELEUSIS + CHALKIS	1250/1250	12.00
2,700	SCRAP (65')	CAGLIARI-HEREKE	1000/1000	22.00
3,000	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK-HAIFA	2000/2500	31.00
3,000	METALS	NOVOROSSIYSK-SAMSUN	1500/1000	15.50
3,100	STEEL PRODUCTS	GALATZ-ALEXANDRIA	1250/1000	24.50
3,300	UREA	CONSTANTA-SAMSUN	1500/1500	14.00
4,000	METALS	NOVOROSSIYSK-ELEUSIS + CHALKIS	1500/1000	22.00
4,100	GENERAL CARGO	MERSIN-KHERSON	1500/1500	14.00
5,000	CEMENT IN BAGS	HEREKE-KHERSON	1500/1500	10.00
5,250	NPK	CONSTANTA-TENES	3000/1200	23.00
6,000	MINERALS	WC GREECE-BANDIRMA	3000/3000	10.00
10,000	MINERALS IN BULK	BANDIRMA-TERNEUZEN	2000/2000	32.00

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 – ŞUBAT 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	1.02.2020
4	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	3.02.2020
5	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	3.02.2020
6	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
7	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
8	8131233	BURIN SEA	RÖMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	9.01.2020
9	8225486	TRINITY SEA	RÖMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	9.01.2020
10	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
11	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	6.02.2020
12	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
13	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
14	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
15	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
16	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
17	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	1.02.2020
18	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
19	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
20	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
21	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
22	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	4.02.2020
23	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
24	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
25	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020

Kaynak: Gemisander

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



Kaynak: Gemisander

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

Kaynak: Clarksons Research Services

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	4	29,0	8.666			
Bulk	7	25,0	832.697	13	22,8	1.459.778
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			
Container	3	23,0	177.550	7	25,4	174.490
Ethy/LPG	1	30,0	9.490			
FPSO				1	34,0	275.045
GCargo	1	35,0	8.863	2	35,0	3.126
LNG	1	41,0	72.650			
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
MSV	1	46,0	1.386			
Open Hatch				4	26,3	118.184
Ore	1	29,0	289.470	1	25,0	278.157
Ore/Oil				3	40,3	10.063
Pass	1	43,0	180			
Products	5	33,4	116.796	8	38,6	147.476
PSV	1	18,0	4.015			
Reefer	1	36,0	6.376			
Rfr Fish C.				1	33,0	1.749
Rfr/Pallets	1	35,0	3.520			
Ro-Ro	1	42,0	4.250			
Seis. Survey	1	48,0	600			
Shuttle	1	21,0	126.183			
Suct. Dredger				1	50,0	1.944
Tanker	1	38,0	5.351			
TSH Dredger	1	42,0	1.419			
Tug	1	43,0				
Utility	1	43,0	836			
Genel Toplam	46	31,3	1.126.171	50	30,1	2.636.408

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

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

Listen to the sea



Posidonia

26 - 30 October 2020

Metropolitan Expo, Athens Greece

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: **Posidonia Exhibitions SA**, e-mail: posidonia@posidonia-events.com

www.posidonia-events.com



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

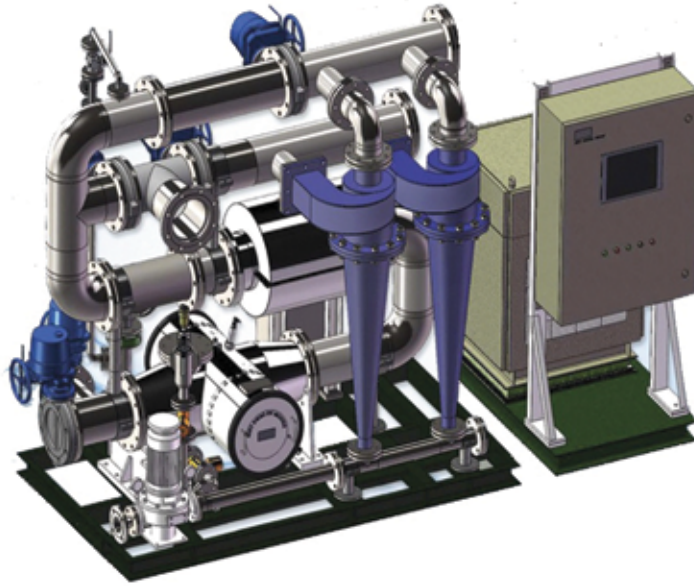
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

BSKY IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT 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

