

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2021



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

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



Your Business is *Our Value*

We care about your business and deal with your entire business process in detail. We are always with you with our experienced team!

www.unictanker.com

What we do? /

OUR SERVICES

Technical Management

Technical management for all type of tankers, containers, dry cargo vessels and new building, ships major modification contracting, planning and supervision.

Crew Management

Recruitment and selection of competent and skilled sea personnel included appraisals, evaluations and performance management.

Safety & Risk Management

Measurement, analysis and improvement of safety, environment, energy and risk management.

Purchasing Management

Worldwide sourcing for ship store and spares with high quality and correct supply on time and right place.

IT Management

www.unicshipsoft.com

Management in house software system for ship and store.

Supervision

Dry docking, maintenance & repairing, survey supervision. Pre-vetting, pre-purchase inspection and navigational audit.



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

M. ZİYA KALKAVAN

ALİ YÜCE

2010 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 37
MART 2021

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 Salıpazarı 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

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



90 Years at sea

**Always the PIONEER...
Always the LEADER.**

www.zihni.com.tr

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

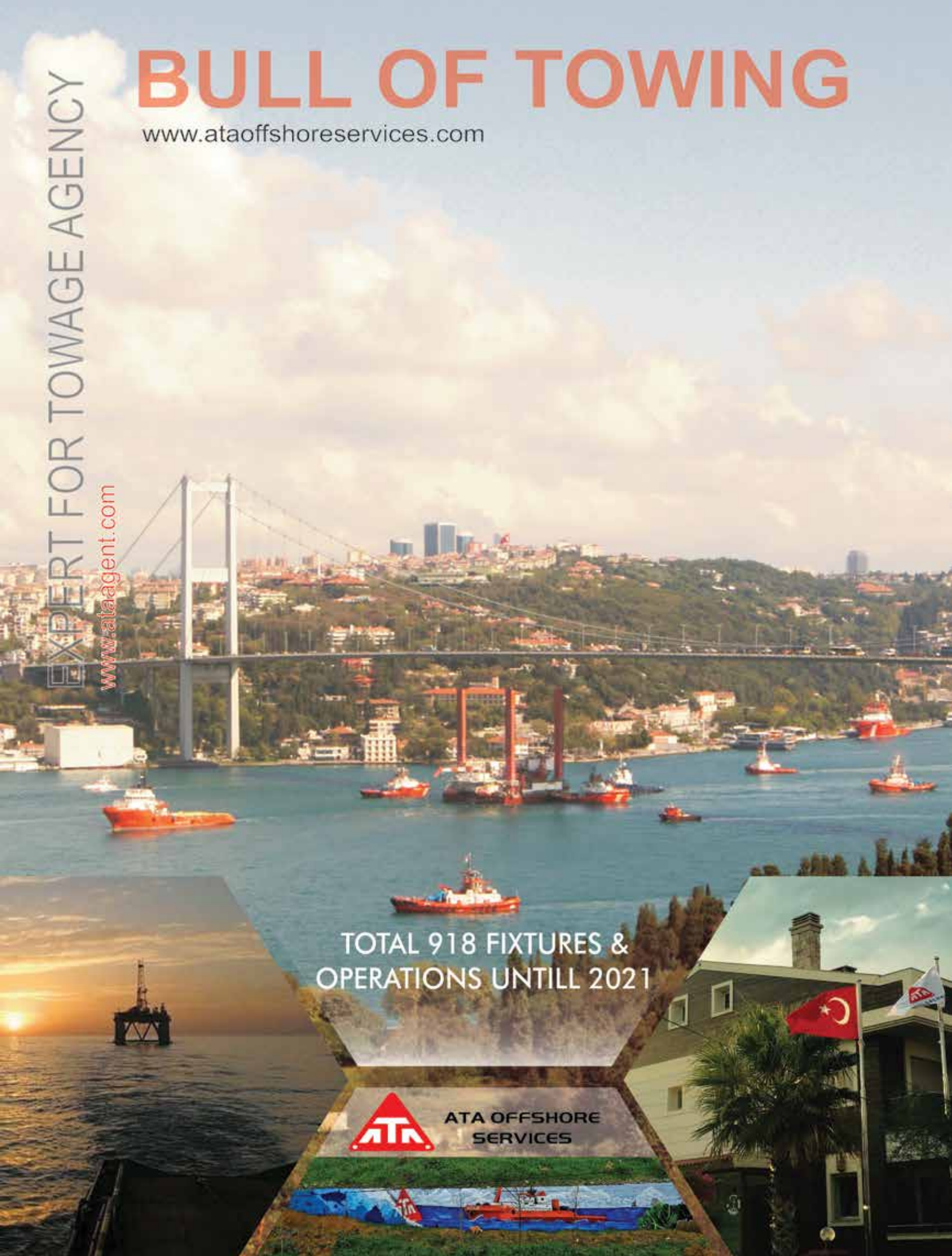
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 918 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2021



ATA OFFSHORE
SERVICES



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

BÜYÜKELÇİ ÇAĞATAY
ERCİYES MECLİS
TOPLANTISINA KATILDI

46

DOSYA

NEDEN TÜRK
ARMATÖRLERİ YABANCI
BAYRAK ALTINDA GEMİ
ÇALIŞTIRIYORLAR?

12

TAMER KIRAN

"PANDEMİYLE RESMEN
TANIŞMAMIZIN ARDINDAN
BİR YILI GERİDE BIRAKTIK..."

58

AKADEMİK BAKIŞ

DR. MUSA KAMACI

60

SÖYLEŞİ

MEHMET YUNUSOĞLU

64

MAKALE

PROF. ENGİN TÜRE

72

GÜNDEM

NİJERYA'DA SERBEST
BIRAKILAN 15 TÜRK DENİZCİ
İSTANBUL'A GELDİ

102

MAKALE

UFUK TEKER

104

BUNKER

NIGEL DRAFFIN

108

İMALAT SANAYİ

CEM HÜROĞLU

ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	42
SEKTÖRDEN HABERLER	74
DTO AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI	100
LOJİSTİK	112
MARİNALAR	114
ANALİZ	116
S&P	118
YÜK İSTATİSTİKLERİ	122
ISTFIX ANALİZ	124
HURDA RAPORU	126

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

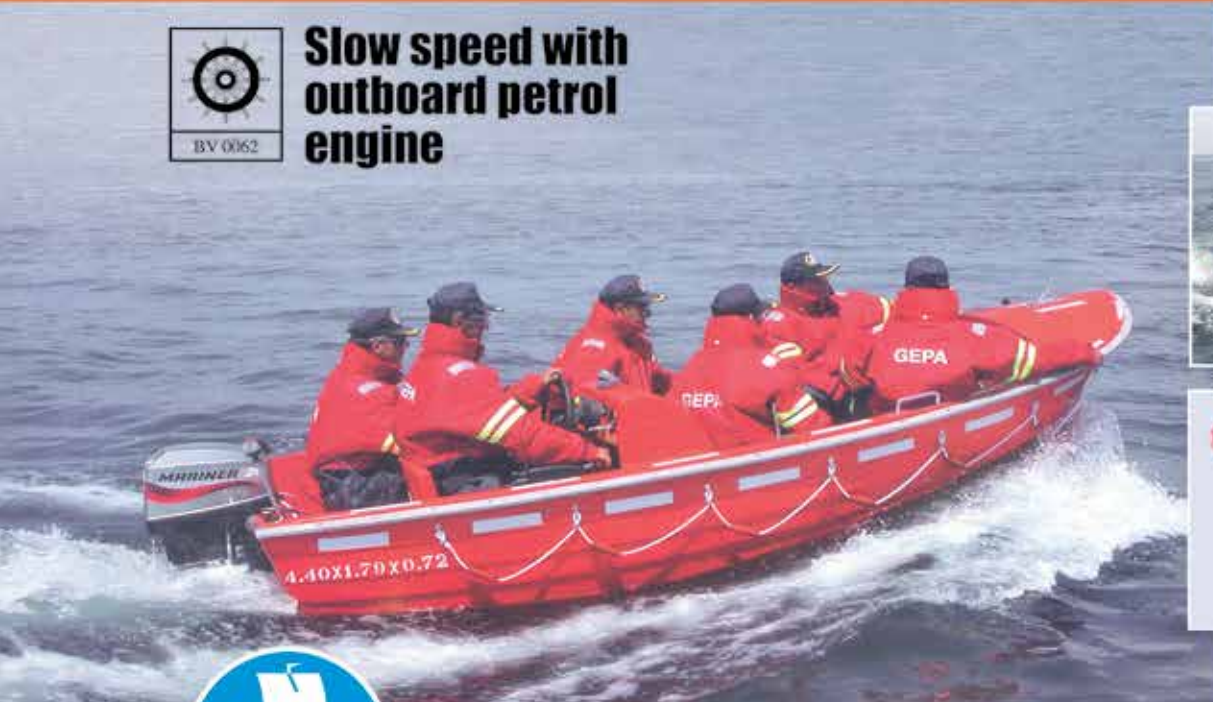


RESCUE BOATS

**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

Yddo MARITIME

ASBESTOS
REMOVAL



ASBESTOS
DISPOSAL



**WORLDWIDE
ASBESTOS REMOVAL & DISPOSAL
SERVICE**

Pandemiyle resmen tanışmamızın ardından bir yılı geride bıraktık...

Geçtiğimiz yıl mart ayında, ülkemizde ilk koronavirüs vakasının açıklanmasının üzerinden bir yıl geçti. 2020 yılı başlarında bambaşka planlar yaparken, 11 Mart'ta ülkemizde ilk vakanın tespit edilerek Sağlık Bakanımız tarafından açıklanması ve aynı gün Dünya Sağlık Örgütü tarafından "pandemi" ilan edilmesi ile küresel anlamda bir karantina ve mağduriyet dönemine girdik. Dünyanın her yerinde olduğu gibi ülkemizde de radikal kararlar alındı, okullar kapandı,

başladığı 14 Ocak'tan bu yana 1. ve 2. doz olmak üzere aşı olan insan sayımız 7 milyonu geçerken, bu sayı hızla artıyor. Evet, geçen süreçte yorulduk, bıktık, üzüldük, halen virüsteki mutasyonlar canımızı sıkıyor ama sabrederek bu mücadeleye devam etmekten başka çaremiz yok. İyimserliğimizi hiçbir zaman kaybetmeyeceğiz. Her kışın ardından baharın geldiğini unutmayacağız. Nitekim Mart ayı itibarıyla tedbirleri de elden bırakmadan normalleşme adımları ülkemizde atılmaya

Merkez Bankası'nın hedeflerini ilk ağızdan dinleme fırsatı bulduk. Öncelikle Merkez Bankamızın hedeflerini çok net bir şekilde belirlediğini ve başta fiyat istikrarını sağlama hedefi olmak üzere programına çok sıkı riayet edeceğini gördük.

Geçtiğimiz ay Oda faaliyetlerimize de hız kesmeden devam ettik. 19 Şubat Cuma günü, Çevre ve Şehircilik Bakanı Sayın Murat Kurum'u, Ankara'da ziyaret ettik. Ziyarette, denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerilerini ilettik. Sayın Bakan ile son derece yapıcı bir görüşme gerçekleştirdiğimizi söyleyebilirim.

Yine 7 Ocak - 7 Şubat tarihleri arasında uygulanan hamisi avı yasağı nedeniyle balıkçılarımızın mağduriyetlerini önlemek amacıyla Ziraat Bankası'na kredi borçları konusunda başvurumuz olmuştu. Yaptığımız görüşmeler neticesinde; balıkçı üyelerimizin, talep etmeleri ve kredi kullandığı Şubeye başvurmaları halinde kredilerinin beş yıla kadar taksitlendirilmesi ve beş taksit uygulaması başlatılmıştır.

Mart ayı, içinde önemli günleri barındıran bir ay... 8 Mart'ta Dünya Kadınlar Günü kutlanacak. Kadınlarımız bugün artık birçok sektörde çalışma hayatına önemli katkılar sağlıyor. Erkeklerin ağırlıkta olduğu denizcilik sektöründe de, gemiler dahil olmak üzere fiilen çalışan kadınlarımızın sayısının giderek artmasını fevkalade sevindirici bir gelişme olarak değerlendiriyorum. Bu vesile ile denizcilik sektörü başta olmak üzere tüm çalışan kadınlarımızın 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum.

Bu yıl 18 Mart'ta, kahraman askerlerimizin, bu milletin kimseye boyun eğmeyeceğini tüm dünyaya eşsiz bir şekilde ilan ettiği Çanakkale Zaferi'nin 106. yıldönümüne erişeceğiz. 18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü'nde başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum.

Yine 10 Mart'ta Miraç, 27 Mart'ta ise Berat Kandillerini idrak edeceğiz. Mübarek gecelerin, salgın musibetiyle mücadele ettiğimiz şu günlerde hastalara şifa, tüm dünya insanlarına sağlık ve huzur getirmesini dilerim.

Kalın sağlıcakla.



TAMER KIRAN / İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

dönem dönem sokağa çıkmak yasaklandı, karantinalar uygulandı, etkinlikler iptal edildi, ticari faaliyetler durma noktasına geldi ama her şeyden önemlisi insanlar hayatlarını kaybetmeye başladı. Salgında bugüne kadar ülkemizde 28 bini aşkın, dünya genelinde ise yaklaşık 2,5 milyon insan yaşamını yitirdi ve maalesef bu sayı halen artmaya devam ediyor.

Aradan geçen bir yılda bu belanın başımızdan defedilmesi için önemli gelişmeler kaydedildi. Öncelikle salgına karşı umut vadeden aşılarda bulundu. Ülkemiz, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde, Sağlık Bakanlığımız ve sağlık çalışanlarımız öncülüğünde topyekün mücadele verdi ve küresel salgın krizini gerçekten başarıyla yürüttü. Mücadelenin dönüm noktası olan aşı da temin edilerek, aşılama çalışmalarına başlandı. Geldiğimiz noktada, toplu aşılamanın

başlanıyor. Bu arada, Türkiye ekonomisinde de kaydedilen olumlu gelişmeler, önümüzdeki dönem hakkında olumlu ipuçları veriyor. Türk Lirasında bir istikrar sağlanmış görünüyor. Türkiye İstatistik Kurumu'nca (TÜİK) açıklanan, geçen yılın aralık ayına ilişkin sanayi üretim verileri beklentileri aşarak bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 9 artış gösterdi. Uluslararası Para Fonu (IMF), Türkiye için 2021 büyüme tahminini yüzde 5'ten yüzde 6'ya çıkardı. Her bakımdan Türk ekonomisi önümüzdeki döneme ilişkin umut vadediyor.

İş dünyasının temsilcileri olarak ekonomi yönetiminin gayretlerini yakından izleme fırsatı buluyoruz. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu olarak Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) Başkanı Sayın Naci Ağbal ve tam kadro ekibiyle 8 Şubat'ta TOBB'da bir toplantı gerçekleştirdik.

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





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



MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

Dünyanın en büyük 100 limanından biri olan MIP, Türkiye'de lider konumdadır.
MIP, one of the top 100 ports of the World, is in the leading position in Turkey.



BÜYÜKELÇİ ÇAĞATAY ERCİYES MECLİS TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şubat Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgını nedeniyle yine video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler, Denizcilik, Havacılık, Hudut İşleri Genel Müdürü Büyükelçi Çağatay Erciyes, “Ege ve Doğu Akdeniz’deki Son Gelişmeler - Ülkemizin Politikaları - Deniz Haydutluğu” konulu sunum yaptı.



Toplantı, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın geçtiğimiz günlerde M/V Mozart Gemisi'ne yapılan saldırıyı kınaması ve kaçırılan 15 denizcinin bir an önce kurtarılarak ailelerine kavuşturulması temennisi ile başladı. Toplantıda ilk gündem maddesi olan Oda meclisinin 07.01.2021 tarih ve 34 sayılı toplantı zabitleri ile 2020 Aralık Ayı Mizanı ve Hesaplar Arası Aktarımı İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı ve Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ'ın sunumunun ardından görüşülerek onaylandı.

Toplantı üçüncü gündem maddesi olan Disiplin Komisyonu'nun Lotus Denizcilik ile ilgili yürüttüğü soruşturma ve aldığı “kınama kararı” ile devam etti. Disiplin Komisyonu Başkanı Fatih Yıldız, Eylül 2020’de Network Global A.Ş tarafından

Lotus Denizcilik hakkında sunulan şikayet dilekçesinin soruşturmacı olarak atanan DTO üyesi Bülent Dandin tarafından araştırıldığını ve 1 Şubat 2021 tarihinde Disiplin Komisyonu’na sunulan fezleke suçun sabit olduğunun anlaşıldığını ve “kınama cezası” verilmesine karar verildiğini kaydetti.

KÜRESEL EKONOMİDE PANDEMİNİN SEYRİ ANA BELİRLEYEN OLMAYA DEVAM EDİYOR

Aylık faaliyetlerin sunumun ardından sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran alarak, yaklaşık iki ay önce başlatılan kısıtlama önlemlerinden olumlu sonuçlar alınmaya başladığını ifade etti. Kiran, “Günlük 30 bine geçen vaka sayısı 5 bine doğru gerilemeye başlamışken, şimdi de karışımıza mutasyonlu virüs

çıkta. İngiltere ve Güney Afrika’da tespit edilen Covid-19’un mutasyona uğramış halinin daha bulaşıcı olduğu bildirilirken, ülkemizde de yakın zamanda günlük vaka sayılarının tekrar yükselmesinde bu hususun etkili olabileceği belirtiliyor. Pandeminin ilk ortaya çıktığı andan bu yana güçlü sağlık altyapısı ile örnek bir mücadele veren ülkemizde, başta sağlık çalışanlarımız olmak üzere aşılama çalışmalarına başlandı, aşı olanların sayısı iki milyonu geçti ve bu sayı hızla artmaya devam ediyor. Ama şu bir gerçek ki, salgın bugün maksimum düzeyde tedbirleri sürdürmemiz gerektiren bir ciddiyette varlığını sürdürüyor” diye konuştu.

Tamer Kiran, şöyle devam etti: “Küresel ekonomide pandeminin seyri ana belirleyen olmaya devam ederken,



Tamer Kıran

uluslararası kuruluşların 2021 yılına ilişkin tahminleri gelmeye başladı. Pandeminin seyriyle ilgili belirsizlikler devam etmekle birlikte, aşılardan etkili olmasıyla yılın ikinci yarısında güçlü bir toparlanma gelmesi bekleniyor. 2020 yılında yüzde dört civarında daralması beklenen küresel ekonominin 2021 yılında yüzde dört civarında büyüyeceği tahmin ediliyor.

Toparlanma beklenmekle birlikte bunun ağırlıklı olarak imalat sanayinden geleceği, hizmetler sektöründeki toparlanmanın daha uzun zaman alacağı öngörülüyor. Dünya Bankası Ocak Ayı Raporu'na göre, 2020 yılında yüzde 9,5 daraldığı tahmin edilen dünya ticaret hacminin 2021 ve 2022 yıllarında yüzde 5'ler civarında büyüyerek yaşanan kaybı iki yılda telafi edeceği öngörülüyor. Yaşanan sürece kısa değil orta vadeli bakmamız gerekiyor."

Türkiye Ekonomisi açısından enflasyon ile mücadelenin öncelikli bir noktaya geldiğini kaydeden Kıran, "Merkez Bankasının kasım ayı ile beraber sıkı para politikasına yönelmesi, Türk Lirası'nda bir istikrar sağlamış görünüyor. Yüksek enflasyon, firmaları faaliyet dışı gelire yöneltirken, üretim

ve yatırımları olumsuz etkiler. Merkez Bankası'nın son açıklamasında yüzde beş enflasyon hedefini vurgulaması ve bu yönde politika oluşturması oldukça önemli ve değerlidir. Bu süreç reformlarla desteklenebilirse, ülkemizin sürdürülebilir büyümeyi başarması çok daha mümkün olacaktır. Dolayısıyla enflasyon ile mücadele, önümüzdeki dönemde ana gündem maddemiz olarak kalmaya devam edecektir" dedi.

Para politikasında atılan adımların finansal piyasalarda görece istikrar sağlamasının reel ekonomiye ve beklentilere olumlu yansımalarının görülmeye başlandığını kaydeden Kıran, "Tüketici güven endekslerinde toparlanmalar izliyoruz. Geçtiğimiz Pazartesi günü yayınlanan Ocak ayı İmalat sanayi PMI (Satınalma Yöneticileri Endeksi), geçtiğimiz ağustos ayından bu yana en yüksek artışı gerçekleştirdi ve 50,8 değerinden 54,4 seviyesine geldi. Gelecek döneme ilişkin siparişlerde önemli artışlar gözleniyor. İmalat sanayinin görece güçlü performansı ve bunun ihracattaki artış eğilimi ile desteklenmesi, ticaret savaşları ve pandemi ile değişen dünyada ülkemizin üretim ve lojistik merkezi olması yönündeki beklentilerimizi güçlendiriyor.

İmalat sanayindeki güçlü seyre rağmen, pandeminin etkisiyle hizmet sektörlerinin ciddi sıkıntı içinde olduğunu da izliyoruz. Bu süreci atlatacağımıza kadar zorda olan sektörler maliye politikası desteğinin makroekonomik dengeleri korumak açısından önemli olacaktır" diye konuştu.

Pandemi döneminde, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde devletin, salgının ekonomiye verdiği zararları azaltmak için fevkalade önemli destekler içeren paketler açıkladığına dikkat çeken Kıran, şöyle kaydetti: "Türkiye'yi ileriki yıllara güçlü bir şekilde taşıyacak düzenlemeler içeren yeni reform paketlerinin de hazırlıkları tamamlanmak üzeredir. Bu düzenlemelerin kısa bir süre içinde açıklanmasını beklemekteyiz. Halen uygulanmakta olan aşırı çalışmalarının da müspet sonuçlar vermesiyle yılın ikinci yarısından itibaren küresel ekonomide bir toparlanma beklemek yanlış olmayacaktır. Ülkemizin de bu dönemde hak ettiği büyüme rakamlarına ulaşacağına inancım tamdır."

YABANCI BAYRAK KONUSU GÜNDEM OLUŞTURDU

Ocak ayının son günlerinde elim bir olay yaşandığını, Türk gemiadamlarının çalıştığı Liberya Bayraklı Mozart isimli gemiye, Nijerya açıklarında deniz haydutları tarafından silahlı saldırı gerçekleştirildiğini hatırlatan Kıran, saldırıda ölen Azerbaycan Cumhuriyeti vatandaşı kardeşimize Allah'tan rahmet, yaralananlara geçmiş olsun dileklerini ilettili.

Kaçırılan "M/V Mozart" isimli geminin Liberya Bayraklı ve sahiplerinin de yabancı olmasına rağmen konunun yabancı bayraklı Türk gemi sahiplerinin de gündeme getirdiğini anlatan Tamer Kıran, "yabancı bayrak" konusuna değindi. Bugün, yaklaşık iki milyar DWT'luk dünya filosunun %75'inin elverişli bayrak altında çalıştırıldığını belirten Kıran, "Bunun maliyet avantajı gibi genel nedeni olabileceği gibi, savaş zamanı düşmanı yanıltmak ya da kendi ülkesindeki kuralların bu bayraklar

altında sağlanan imkanlara göre daha ağır olması gibi özel nedenleri de olabilir. Geçmişteki örnekleri çok eskilere kadar gitse de, yabancı bayrağın ilk tercihi, bir ABD şirketi tarafından Panama Bayrağı çekilmesi ile olmuştur. I. Dünya Savaşı'nda, ABD'nin yabancı bayraklı gemilerle müttefiklere yardım etmesi ve II. Dünya Savaşı sonrası elindeki Liberty tip gemileri Yunanistan başta olmak üzere müttefiklerine vermesi, onların da Liberya ve Panama bayrağını tercih etmeleri yabancı bayrak kullanımına hız vermiş ve 1950'den sonra "Elverişli Bayrak" (Flag Of Convenience) kavramı hayatımıza girmiştir.

Deniz taşımacılığı, kabotaj taşımacılığını dikkate almazsak uluslararası bir iş olup, tam rekabet piyasası koşullarının hakim olduğu bir iş koludur. Böyle bir ortamda dünyadaki rakiplerimizin %75'i elverişli bayrak, diğer kısmı bizim TUGS benzeri ikinci sicil kapsamında gemi işletirken, Türk armatörünün bu imkandan yararlanmamasının yarışın dışında kalma sonucunu doğuracağı izahtan varestedir. Bugün Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler sıralamasında (1000 GT ve üzeri) 1.496 gemi ve 28,7 milyon DWT ile 15'inci sırada yer almaktadır. Şu an Türk sahipli filonun % 79'unun yabancı bayrak altında çalıştırılmasına karşın filo büyüklükleri sıralamasında ilk beş sırada yer alan ülkelerden Yunanistan'ın 401 milyon DWT'luk filosunun % 84'ü, Çin'in 300 milyon DWT'luk filosunun % 68'i, Japonya'nın 257 milyon DWT'luk filosunun % 86'sı, Almanya'nın 87 milyon DWT'luk filosunun % 91'i, Güney Kore'nin 86 milyon DWT'luk filosunun % 84'ü yabancı bayrak taşımaktadır" şeklinde konuştu.

BU BİR VAR OLMA MESELESİDİR

Buna rağmen Türk armatörünün filo durumu ve sosyolojik yapısı nedeni ile önceleri elverişli bayrağı tercih etmediğini ve Milli Gemi Sicili, daha sonra ise Türk Uluslararası Gemi Sicili'nde (TUGS) kaldığını belirten Kıran, şunları söyledi: "Türk

armatörlerin yabancı bayrağa geçmeleri son 20 yılda giderek artmış, bu da sahip oldukları büyük gemilerle Karadeniz ve Akdeniz taşımacılığı dışında küresel oyuncu olmaları ile başlamıştır. Oyunun kuralı belli olup giderek zorlaşmaktadır, bu nedenle bu kurallara uygun olarak çalışmak bir fırsatçılık olmaktan ziyade bir var olma meselesidir. Günümüzde artık önemli olan bayrağına bakılmaksızın ülke olarak ne büyüklükte bir filoya sahip olduğumuz ve kontrol ettiğimizdir. Tüm dünyada da bu böyle olmuştur. Bu gerçekten hareketle politikalar üretilmeli, strateji belirlenmelidir. Dünya deniz yolu taşımacılığında daha fazla pay alabilmek ana hedef ve bir devlet politikası olmalıdır. Ne kadar büyük filoya sahip olunursa ve kontrol edilebilirse, bu pastadan alınacak pay büyür. Bunun neticesinde bu sektörün diğer birimleri olan gemi inşa, tamir bakım, tedarik, acente hizmetleri vb. iş kolları aynı seviyede büyür, ülke ekonomisi için önemli döviz girdisi sağlar ve katma değer yaratır.

Denizcilik sektörü, büyüklük olarak ülkemiz ekonomisine yaklaşık yüzde 2,5 civarında katkı sağlayan bir sektör haline gelmiştir". Bugün dünya ticaretinin yaklaşık % 83'ünün deniz yolu taşımacılığı ile yapıldığını belirten Kıran, "Koronavirüs salgını sürecinde bütün dünya, denizcilik sektörünün ne kadar hayati bir öneme sahip olduğunu çok net bir şekilde gördü. Bu özelliği ile denizcilik dünyada stratejik bir sektör olarak kabul edilmektedir. Bu çetin yarışta yok olmanın ulusal ekonomi için yaratacağı tahribat çok yüksek olacak, o vakit ülke olarak ödeyeceğimiz bedel bugün dile getirilen eleştirilerle mukayese kabul etmeyecek ölçüde büyük olacaktır" dedi.

KIRAN YABANCI BAYRAKTA VERGİ KONUSUNA AÇIKLIK GETİRDİ

Yabancı bayrakta vergi konusuna da değinen Kıran, hiçbir geminin bir ülkenin siciline kayıt olmadan ve o ülkenin bayrağını çekmeden çalıştırılmayacağını kaydetti. Her geminin bir milliyeti ve

adeta nüfus kağıdı numarası gibi IMO No'su bulunduğunu, bir ülkenin gemi siciline kayıt olan bir yabancı gemilerin işleticilerinin bu ülkelerin meri mevzuatı tahtında vergi ödediklerini belirten Tamer Kıran, "Bu sistemde vergi kazançtan ya da kardan değil, sahip olunan varlık yani gemi tonajı üzerinden götürü olarak ödenir. Fakat her tercih bir kazanç olduğu kadar aynı zamanda kayıptır. Bu suretle yabancı bayrağı seçen armatör, kabotaj taşımalarına giremez, devletin sağladığı teşviklerden, bayrak ayrımcılığı ya da himayesinden istifade edemez.

Diğer taraftan yabancı bayrak ülkesine ödenen vergi götürü vergi olduğundan, zarar etse bile bu vergiyi öder. 2009 yılından günümüze yaklaşık 12 senedir, deniz taşımacılığı hizmeti sunanların gelirlerinde dünyada yaşanan iktisadi krizler nedeni ile dolaylı, gemi tonajı ve arzı arasındaki dengesizlik nedeniyle direkt olarak önemli bir artış olmazken, hatta zaman zaman maliyet altına çalışırlarken, yeni çevreci kurallar ile maliyetleri sürekli artmakta ve çoğu firma büyük finansal dar boğaz içine girmekte, bunlardan birçoğu iflas ederek piyasadan çekilmektedir. Bunların içinde 100 yıllık geçmişi olan İngiliz şirketleri ve ünlü Güney Kore şirketi Hanjin de dahildir" diye konuştu.

YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEKİ GEMİADAMLARININ SOSYAL GÜVENLİK KONUSU

Yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının sosyal güvenlik imkanları konusuna da değinen Kıran, şöyle devam etti: "Hiçbir sosyal güvenlik imkanına sahip olmadan çalışan gemi personeli var mıdır? Olabilir, ancak bu gemilerin dünya genelinde çalıştırılma imkanı son derece sınırlı olacaktır. Çünkü Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu, kısa adıyla ITF, İskandinav ülkeleri, ABD ve Avusturalya başta olmak üzere limanlarda gemileri teknik hususların yanında, gemiadamlarının ücretleri, yaşam şartları, sosyal güvenlikleri vb. konularda da denetlemekte ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC-Maritime Labour



Convention) kurallarına göre geminin alıkonulmasına kadar yol açabilecek tedbirler uygulamaktadır. Bu bağlamda çok etkin bir kurum olan ITF, gemi işletmeleri ile toplu iş sözleşmesi yapmak ve bunu etkin bir şekilde kontrol etmek suretiyle gemiadamlarının sahip oldukları şartları denetlemektedir. Gemiler günümüzde artık, resmi otoriteler, özel rating kuruluşları ve sivil meslek örgütleri, kiracılar tarafından tepeden tırnağa etik değerler dahil her bakımdan denetlenmekte ve sınıflandırılmaktadır. Bu denetleme, gemi personelinin yediği yemekten, kamarasının konforuna, iktisadi refahına, yıllık izin süresine kadar her alanı kapsamaktadır.”

Deniz ticaretinin, uluslararası bir iş kolu olması nedeniyle ulusal mevzuatın yanı sıra ülkemizin de taraf olduğu birçok uluslararası mevzuat ile de düzenlendiğini vurgulayan Tamer Kıran, bununla birlikte 2006 yılında Türkiye'nin daha önceden taraf olduğu ILO'nun 36 sözleşmesini ve bir protokolünü revize eden yeni bir çatı sözleşme niteliğinde hazırlanan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi-MLC 2006'nın, 20 Ağustos 2012'de yürürlüğe girdiğini hatırlattı.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin, ülkemizdeki resmi onay sürecinin henüz tamamlanmadığını belirten Kıran, “25 Mart 2017 tarihli Resmi

Gazete’de Onay Kanunu yayımlanmış ve iç hukukumuzda Deniz İş Kanunu’nun ilgili hükümlerinin bu çatı sözleşmeyle uyumlu hale getirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Hal böyleyken, mevcut bu durumu daha iyileştirmek için odamızca yaklaşık bir yıldır “Tonaj Harcı Kütüğü” oluşturulması çalışması yapılmış ve ilgili makamlara iletilmiş olup, konu yakinen takip edilmektedir” dedi.

ODA FAALİYETLERİ

Oda faaliyetleri hakkında bilgiler veren Kıran, Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay başkanlığında, 11 Ocak'ta, "Liman Ücretleri Genelgesi" konusunda bir toplantı yaptıklarını belirterek, toplantıda Gümrük İdaresi'nin limanlarında alınan ardiye ücretleri ile ilgili ihracatta serbest zaman uygulaması olmasına rağmen ithalatta olmadığı, Avrupa limanlarında ihracatta olduğu gibi ithalatta da serbest zaman uygulamasının bulunduğu, ülkemizde ithalatta serbest zaman uygulamasına geçilmesi durumunda liman işletmelerinin bu durumdan nasıl etkileneceği ve bu sürenin kaç gün olması hususlarında sektör temsilcilerinin görüşlerini paylaştığını söyledi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Burak Aykan

başkanlığında İMEAK DTO, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Mersin Deniz Ticaret Odası ve konteyner gemi acenteleri firma temsilcilerinin katılımı ile 13 Ocak'ta, “Konteyner Sorunları” başlıklı bir çevrimiçi toplantı gerçekleştirdiklerini ifade eden Kıran, “İhracatçı firmaların boş konteyner bulmakta yaşadıkları sorunların ele alındığı toplantıda, boş konteyner bulunamaması sorununun Covid 19 salgını dolayısıyla dünya ticaretinde yaşanan azalış ile ortaya çıkan global bir sorun olduğu, boş konteyner sorununun Nisan-Mayıs başı itibarıyla dünya genelinde çözümlenmesinin beklendiği dile getirildi” diye konuştu.

Ocak ayında KOBİ ile ticari nitelikli firmaların içinde bulunduğu finansman sorunlarının giderilmesine katkı sağlamak amacıyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde Halkbank ile “Paraf Ticari Kredi Kartı ile Güvenceli Tedarik Zinciri Finansmanı Anlaşması” yapıldığını belirten Kıran, “Bu kapsamda Odamız ile banka arasında imzalanan protokol ile üyelerimiz, nakit akışlarını kolaylaştıracak önemli avantajlardan yararlanma imkanına sahip oldu. Üyelerimize, Paraf Kredi Kartı ile aldıkları ürün için 1,5 yıla yayılan esnek vade imkânı sunulurken, satıcı işletmeler de Halkbank garantisi ile tahsilat sorunu yaşamayacak. Yine TOBB öncülüğünde Ziraat Bankası ile de “Bankkart Başak Tedarik Zinciri Finansmanı Projesi” hayata geçirildi.

Odamızda, Ziraat Bankası ile 2 Şubat tarihi itibarıyla protokol yaparak, projeye dahil olmuştur. Proje ile tedarikçi ve alıcıların banka üzerinde oluşturulan kapalı devre bir sisteme tanımlanarak, alım-satım işlemlerinin Ziraat Bankası garantörlüğünde gerçekleştirilmesi, böylece tahsilat konusunda her iki tarafın da riskinin sıfıra indirilmesi amaçlanmaktadır” dedi.

Geçtiğimiz ay balıkçıları da yakından ilgilendiren önemli kararlar gündeme geldiğini kaydeden Kıran, “Ülkemiz karasularında bulunan hamsi balığının büyük bir bölümünün avlanabilir

asgari boy uzunluğunun altında olduğu gerekçesiyle Tarım ve Orman Bakanlığı'nca getirilen avlanma yasağı üçüncü kez uzatıldı. Bu kararla, hamsinin İstanbul Boğazı ve Karadeniz'de avlanması 7 Şubat 2021 tarihine kadar yasaklandı.

Avcılığa kapalı olan İstanbul'un doğusu ve Kocaeli sınırları içerisinde kalan alanın ise 2 Şubat Salı günü itibarıyla tekrar avcılığa açıldığı bildirildi. Şüphesiz, balıkçılığı meslek edinen ve nesilden nesle sürdüren balıkçılarımız rızıklarını kazanırken, ülkemizin deniz stoklarının korunması noktasında hassasiyet ve bilince sahip olarak sorumlu bir şekilde hareket ediyorlar.

Ancak alınan karar sonucu balıkçılarımızın avlanamadıkları bu dönemde herhangi bir kazanç elde edemeyecekleri ve giderlerini karşılamakta zorlanacakları kesindir. Odamız üyesi balıkçıların bu süreçte ortaya çıkacak mağduriyetlerinin giderilmesi amacıyla, bakanlığın almış olduğu avlanma yasağı kararının mücbir sebep kapsamında değerlendirilmesi ve üyelerimizin kullanmış oldukları Ziraat Bankası kredi borçlarının ertelenmesi konusunda başvurumuzu yaptık” diye konuştu.

Hatlı-tarifeli denizyolu toplu yolcu taşımacılığı ile işgal eden DTO üyelerinin, pandemi nedeniyle yarı kapasitede bile yeterli oranda yolcu taşıyamadıklarını söyleyen Başkan Tamer Kıran, ücretsiz seyahat kapsamında Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'nca gemi başına verilen aylık gelir desteğinin 2.000 TL'ye çıkartılması taleplerini, Bakanlık Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne ilettiğini ifade etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Elektronik Belge Yönetim Sisteminin (EBYS) geliştirilmesi kapsamında şubelerin entegrasyonu çalışmalarının tamamlandığını belirten Kıran, “Merkezimiz tarafından kullanılmakta olan EBYS sistemine Şubelerimizin de dahil edilmesi ile evrak



Çağatay Erciyes

yönetimi tamamen elektronik olarak yürütülmeye başlanmıştır. Bu sayede hem evrak arşivleme işlemleri dijital ortama aktarılmıştır, hem de bu sistem ile çıktı alınması işlemi asgari seviyede olacağından önemli ölçüde kağıt tasarrufunda bulunulacaktır” dedi.

NEPTÜN DEKLARASYONU'NA DTO'DAN DESTEK

Oda faaliyetleri hakkında bilgiler veren Kıran, gemiadamlarının sorunların önüne geçilmesi için Global Maritime Forum girişimiyle başlatılan ve ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, İngiltere Deniz Ticaret Odası gibi 450'nin üzerinde uluslararası denizcilik şirketi ve kuruluşun imzacısı olduğu “Gemi İnsanlarının Refahı ve Değişimi Hakkındaki Neptün Deklarasyonu”nu İMEAK DTO'nun da imzalayarak, imzacı kuruluşlar arasında yerini aldığını söyledi. Kıran, konuşmasını şöyle tamamladı: “Şubat ayında, Regaip, Miraç ve Berat Kandilleri ile Kadir Gecesi'ni içinde bulunduran mübarek üç aylara giriyoruz. 18 Şubat Perşembe günü ilk kandil olan Regaip Kandili'ni idrak edeceğiz.

Mübarek üç ayların ve Regaip Kandili'nin ülkemize, İslam Alemi'ne birlik, beraberlik ve huzur getirmesini diliyor, hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.”

“DENİZ SINIRLARIMIZI BELİRLEMEK İSTİYORUZ”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yaptığı konuşma sonrasında Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Denizcilik Havacılık Hudut İşleri Genel Müdürü Büyükelçi Çağatay Erciyes, “Ege ve Doğu Akdeniz'deki Son Gelişmeler - Ülkemizin Politikaları - Deniz Haydutluğu” başlıklı bir sunum yaptı. Dışişleri Bakanlığı olarak uğraştıkları konulardan birisinin çevre denizlerimizdeki uluslararası hukuktan doğan haklarımızı korumak olduğunu söyleyen Erciyes, “Deniz sınırlarımızı belirlemek istiyoruz. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke... Bu denizlerde komşularımız var ve komşularımızla da deniz alanlarını paylaşıyoruz. Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) ile ülkelerin haklarını 1982'de belirledi. Türkiye, buna taraf değil; ancak bu sözleşmeyi uygulamadığımız anlamına gelmiyor. Bu sözleşmede bizim rahatsız olduğumuz iki madde var. Bir tanesi karasuların genişliği ile ilgili olan 3'üncü maddesi, diğeri de adalarla ilgili olan 121'nci maddesi. Bu iki maddeye Türkiye en başından beri itiraz etti, ancak çekince koyma hakkı olmadığı için bu anlaşmayı imzalamadı. Dünyada bu anlaşmayı imzalamayan tek ülke

Türkiye mi? Hayır değil. ABD’de kendi gerekçeleriyle anlaşmayı imzalamadı, ancak onlar da kuralların çoğunu uyguluyor” dedi.

Deniz yetki alanlarını konusunda UNCLOS’ta iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve açık deniz ve uluslararası sular olmak üzere toplamda altı alan bulunduğunu kaydeden Erciyes, “İç sular zaten limanlarımızdır, bunun yanında ülkeler 12 deniz miline kadar karasuları genişliğini belirleyebiliyorlar. Burada hem iç sularda, hem karasularda ülkelerin tam egemenliği var. Yani karasularınıza giren başka bir ülkenin gemisini durdurabiliyorsunuz. Fakat buna bir kısıtlama var, o da zararsız geçiş. Bitişik bölge iki deniz miline kadar, Türkiye’nin uyguladığı bir bitişik bölge yok. Karasularına ilave olarak, kıyı devletleri özellikle sağlık ve muhaceret konularında 24 mile kadar tatbik edebiliyorlar. Münhasır ekonomik bölge 200 mile kadar uzanıyor. Bu bölge balıkçılıkla alakalı... Karadeniz’de belirlediğimiz münhasır ekonomik bölgemiz var, ama Ege ve Akdeniz’de yok. Münhasır ekonomik bölge ilan ettiğimizde balıkçılarımız sadece kendi bölgemizde avlanıyor. Bu bölge de ilana tabii. Kıta Sahaneliği ise deniz tabanı ve altındaki madenlerle kaynaklarla alakalı. Kıta Sahaneliği ilana tabii değil. Türkiye’nin Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de Kıta Sahaneliği var. Bunların sınırları da bir kısmı belirlenmiş, bir kısmı da belirlenmemiş durumda. Açık deniz-uluslararası sular da karasularının ötesi oluyor. Burada tam seyri sefer serbestisi var. Özellikle ticaret gemileri bu alanlarda serbestçe seyri sefer yapabiliyorlar” bilgilerini paylaştı.

YUNANİSTAN İLE BÜTÜN KONULARI GÖRÜŞÜYORUZ

Karadeniz’de deniz yetki alanlarımız konusunda bir sıkıntımız olmadığını ve hiçbir deniz yetki alanı itilafımızın bulunmadığını söyleyen Erciyes, “Karadeniz’de hiçbir deniz yetki alanı ihtilafımız yok. Tüm sınırlar belli. Ege ise 1970’li yıllardan beri problemlerle bir

deniz... Karadeniz’den farklı olarak birçok adaya sahip bir deniz. En büyük sıkıntı da bu adaların çoğunun, Türkiye anakarasına yakın olması. Ege’de hem Yunanistan, hem Türkiye 6 mil karasuyu genişliği uyguluyor. Bu denizde birbiriyle bağlantılı birçok problemimiz var. Bu problemlerden bazıları; karasularının genişliği, hava sahası genişliği, ada-adacık-kayalıklar, deniz sınırı, KS (MEB) sınırlandırması, silahsızlandırılmış statünün ihlali, hizmet sahaları olarak sıralanabilir. Karasuları genişliği konusunda Yunanistan bu hakkını 12 mile çıkartacağını söylüyor. Biz de çıkartamazsın diyoruz. Eğer çıkartırsa, Ege’de Türkiye’nin hareket edebileceği bir alan kalmaz. Şu anda Ege’nin yüzde 50’si açık deniz durumunda. Yunan karasuları 12 mile yükseltildiğinde bu rakam yüzde 19’a düşüyor. Yani Türkiye ticaret gemileri Yunanistan karasularından geçmek zorunda olacak. Türkiye’nin bütün temel haklarını (askeri, ekonomik, ticari) olumsuz etkileyecek. Bunu çıkartamazsınız diyoruz” ifadesinde bulundu.

Yunanistan ile Türkiye arasında diyalog mekanizmaları olduğunu aktaran Erciyes, “2002 - 2016 yılları arasında istikşafi görüşmeler adı altında 60 turluk bir görüşme trafiği oldu. Geçen hafta beş yıl aradan sonra İstanbul’da görüşmeler tekrar başladı. Sayın Cumhurbaşkanımızın talimatını alarak ben de bu görüşmelere girdim. Bu görüşmelerde tek bir konu ele alınmıyor, bütün Ege meseleleri ele alınıyor. İki ülke arasında başka diyalog kanalları da var. Savunma bakanlıkları arasında güven artırıcı önlemler süreci var. Siyasi istişareler süreci var. Bu süreçlerin hepsini Yunanistan durdurmuş durumdaydı. Biz bu süreçlerin tekrar canlandırılması gerektiğini söylüyoruz. Dolayısıyla bu istikşafi görüşmeler başladıktan sonra önümüzdeki dönem diğer diyalog kanallarının da canlandırılması söz konusu” dedi.

Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin Birleşmiş Milletlere bildirdiği kıta sahanlığı sınırları olduğunu hatırlatan Erciyes, “Buraya

hiçbir yabancı araştırma veya sondaj gemisinin girmesine izin vermiyoruz. Burada sınırların iki bölümü anlaşmaya bağlandı. Sınırlara Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi Yönetimi, itiraz ediyor. Türkiye bu sınırları hem sahada, hem masada ısrarla savunuyor” diye konuştu.

“KORSAN FAALİYETLERİ, GİNE KÖRFEZİ’NE YÖNLENDİ”

Son günlerde gündemde olan deniz haydutluğu konusunda da önemli bilgiler aktaran Erciyes, deniz haydutluğunun Hint Okyanusu’nda bulunan Somali açıklarındaki Aden Körfezi’nde, Güneydoğu Asya’da ve üçüncü olarak Gine Körfezi’nde arttığını vurguladı. Somali açıklarında etkin uluslararası işbirlikleri neticesinde, buradaki korsan faaliyetlerinin bittiğini söyleyen Erciyes, “Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin burasıyla ilgili 2008 ile 2020 arasında kabul ettiği 17 karar var. Güvenlik Konseyi’nin kararları Somali karasularında da deniz haydutluğu ile mücadelede imkan tanıyor. Türkiye de 2009 yılından beri meclisimizin verdiği tezkerelerle Deniz Kuvvetlerimizi bölgede konuşlandırıyor. Bu tezkere meclis kararı ile bir yıl daha uzatıldı. Türkiye, ABD öncülüğündeki CMF (Birleşik Deniz Kuvvetleri)’e katıldı. Bunun altındaki CTF 151’e firkateyn katkısında bulunarak sahada hem kendi gemilerimize, hem de diğer ülkelerin gemilerine eskort hizmeti verdik. 2010 yılından beri o bölgede herhangi bir Türk bayraklı ya da Türk sahipli gemiye saldırı bulunulmadı. Somali’ye ülkemiz çok büyük miktarda insani yardımda bulunuyor. Türk Kızılay’ının gemilerle yaptığı yardımlara da deniz kuvvetleri unsurlarımız eşlik ederek herhangi bir saldırı olmasının önüne geçti” dedi.

Somali’de etkinliklerini kaybeden haydutların faaliyetlerini Gine Körfezi’ne yönlendirdiklerini belirten Erciyes, “Geçen yıl Gine Körfezi’nde 98 olay gerçekleşti. Türk bayraklı veya Türk personelin olduğu gemilere saldırılar oldu. En son 23 Ocak 2021’de Liberya Bayraklı Türk sahipli M/V

Mozart Gemisi'ne saldırı gerçekleşti. Maalesef bir gemi personeli şehit oldu. 15 personel kaçırıldı, üç personel serbest bırakıldı. 12 personel için fidye pazarlıkları şirket tarafından yürütülüyor. Olayın duyulmasının itibaren Cumhurbaşkanımız ve bakanlığımız tarafından gerekli girişimlerde bulunuldu. Devlet olarak elimizden gelen her türlü gayreti gösteriyoruz. Kurumlar arası bir kriz masası da oluşturuldu.

Önümüzdeki dönemde Gine Körfezi'nde deniz haydutluğu faaliyetlerinin artacağı tahmin ediliyor. Buna karşı ne yapılabilir? Birleşmiş Milletler, Somali'deki gibi henüz etkin kararlar almadı. Bugüne kadar aldığı iki karar var. Fakat bu kararlarda da bölge ülkelerine işbirliği yapma konusunda öneriler var, ancak bölge ülkelerinin deniz haydutluğunu önleyecek kapasitesi yok. Bölge ülkelerinde bizim büyükelçiliklerimiz var. Bu ülkelerin imkan ve yeteneklerinin geliştirilmesi için destek vermeye hazırız. Deniz haydutluğunun önlenmesi için uluslararası işbirliğine ihtiyaç var" diye konuştu. Deniz haydutluğunun arkasında farklı menfaatlerin olabileceğine dikkat çelen Erciyes, sunumunu şu sözlerle sonlandırdı: "İşin içinde sadece bu haydutlar yok, batılı şirketler ve sigorta şirketleri de var. Neticede bunun faturası Afrika halklarına çıkıyor, navlunlar yükseliyor. Bu da gündemimizde olan bir konu... Sizlerle yakın işbirliği yapmamız lazım. Hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın, hem de Dışişleri Bakanlığı'nın sizlerin de sesine ve fikirlerine kulak vermesi adına birlikte neler yapılabilir ona bakmak lazım. Biz Dışişleri Bakanlığı olarak elimizden gelen katkıyı vermeye hazırız."

Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Denizcilik Havacılık Hudut İşleri Genel Müdürü Büyükelçi Çağatay Erciyes'in yaptığı sunumun ardından soru-cevap bölümüne geçildi.

"AB İLİŞKİLİ DENİZ DEVRIYE GÜCÜ OLUŞTURMALIYIZ"

Meclis Üyesi Metin Düzgüt söz alarak, Batı Afrika'daki korsanlık olaylarının

kendisinin de gündeminde olduğunu aktardı ve şunları söyledi: "Geçtiğimiz günlerde Uluslararası Armatörler Birliği'nin toplantısında da bu konu gündeme geldi. Danimarkalılar; Hollanda, İtalya, Fransa, Belçika gibi ülkelerin de içinde bulunduğu bir inisiyatif başlattı. Danimarka, Hollanda Büyükelçisi'ni bu işin takibi ile ilgili atadı. Dünyada bu tip coğrafi korsanlık olayları daha da artabilir. Mesela saldırının olduğu yer Nijerya karasularından ziyade Sao Tome ve Principe'nin münhasır ekonomik bölgesi içinde bulunmakta. Sao Tome ve Principe, yaklaşık bin kilometre toprak alanı olan, iki küçük adadan oluşmaktayken; münhasır deniz bölgesi 160 bin km. Yani 160 misli büyüklüktedir. Bu adanın sadece iki adet sahil güvenlik botu var. Dolayısıyla kendi denizlerini devriye gezmekte altyapı eksikliği var. Maddi durumu çok iyi olan bir ülke değil. Öte yandan Batı Afrika'da çok stratejik bir konumu olan bir ülke. Akdeniz'deki Malta'ya benzetiyorum. Bizim Türkiye olarak bu bölgede gerek savunma sanayisi, gerekse devriye botlarını ihraç edebilmemiz, Batı Afrika ülkelerinin deniz kuvvetlerine bu konuda eğitim, altyapı desteği de sağlayarak o tarafta ticari kaldıracımızı arttırmamız gerekiyor. Burada çok büyük bir potansiyel var. Bu bağlamda da Danimarkalılarla da temasa geçerek AB ilişkili deniz devriye gücü oluşturmalıyız. Ticari tarafta da bizler; orada Türk Deniz Kuvvetleri'nin birimlerinin olduğunu bildiğimiz zaman o bölgeye daha rahat gemi bağlar, gemi gönderir, ticaretimizi arttırırız. Buradan da daha sağlıklı ve verimli bir şekilde gemiadamlarımızı koruyabildiğimiz, korkmadan gemilerimizi gönderebildiğimiz bir gelecek sağlayabiliriz."

"SESİMİZİ DAHA ÇOK YÜKSELTMEİYİZ"

Düzgüt'in söylediklerine katıldığını belirterek bu bölgelerdeki ülkelerin kendi denizlerini koruma, kollama, gözetleme, kabiliyet ve yeteneklerini geliştirebileceklerini söyleyen Erciyes, "Savunma sanayimize bir imkan da doğabilir. Tabii bu sadece sahil

güvenlik botu ve diğer askeri gemi satmakla olmaz. Buradaki personelin de yetiştirilmesi lazım. Bu uzun vadeli bir yaklaşım, ama kısa vadede ne yapılabilir? Deniz alanı, çok büyük bir deniz alanı. Yani bu sadece Türkiye'nin yapabileceği bir durum değil. Ancak Somali'deki gibi eğer geniş bir alan kontrol altına alınacaksa, gemilere eskort verilecekse, Somali'deki gibi uluslararası bir iş birliği yapılması lazım. Onu da Türkiye yapmaya hazır. Bizim daha çok sesimizi yükseltmemiz lazım. Hem Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde ve hatta Birleşik Milletler Güvenlik Konseyi'nde de bu olayda ilk defa söylediğiniz husus çok doğru. Yani bu konuda kolektif bir çalışma olması lazım, kısa vadede bunu ortadan kaldırmak için... Somali'deki yaşananlar bunun güzel bir örneği. Bir de korsanlığın sebeplerini ortadan kaldırmak lazım. Bu da işin ayrı bir boyutu... Buna en çok ilgi gösteren Türkiye. Somali'ye en çok insani yardımı yapan da Türkiye... Dolayısıyla bu korsanlık faaliyetlerinden sadece korsanlar nemalanmıyorlar biliyorsunuz. Yani bunun kökünün kurutulması için meselenin özüne de inilmesi lazım. Bu da ancak daha fazla uluslararası işbirliği ile olabilir. Türkiye bu konularda önümüzdeki dönemlerde öncül rol oynayacaktır. Hem bölge ülkelerin imkan ve kabiliyetlerinin geliştirilmesinde ikili ilişkilerimiz çerçevesinde, hem de uluslararası camiayı harekete geçirmek konusunda. Bizim istediğimiz önde şeyler olursa Danimarkalılarla da konuşuruz. Memnuniyetle işbirliği yapabiliriz" dedi.

"BALIKÇILIK ÇIKARLARI AÇISINDAN BAKMAK LAZIM"

Meclis Üyesi Ümit Sandıkçı'nın Türkiye'nin neden Doğu Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmediğini sorması üzerine cevap veren Erciyes, bu kararı tüm kurumların birlikte verdiğini belirterek kararla ilgili çalışmaların da devam ettiğini ifade etti. Konuşmasının devamında ise şunları söyledi: "Eğer Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmesi konusunda tüm



Salih Zeki Çakır

kurumlar bir karar verirse, Türkiye bunu ilan edebilir. Türkiye'nin deniz sınırları, kıta sahanlığı sınırları aynı o sınırlar içerisinde Münhasır Ekonomik Bölge ilan edilebilir. O zaman Münhasır Ekonomik Bölge ilan edilince ne olacak? O sınırların içine biz şu anda sadece başka ülkelerin araştırma gemilerini veya sondaj gemilerini sokmuyoruz. Kendi kıta sahanlığımızı korumak için. Münhasır Ekonomik Bölge ilan edersek, o alana üçüncü ülkelerin balıkçı gemilerini de sokmayacağız. Özellikle balıkçılık sektörümüzün bunu isteyip istemediğine bakmamız lazım. Eğer Türkiye'nin balıkçılık menfaatleri Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge ilan edilmesini gerektiriyorsa, hemen ilan etmemiz lazım. Buna balıkçılık çıkarları açısından bakmak lazım. Belki balıkçılarımızın bir kısmı hareket serbestimiz kısıtlanabilir diye düşünüyorlar. Her zaman olabilecek bir şey ama buna esas sektörün karar vermesi lazım.”

“BU SIKINTILARI GÜNDEMİMİZE GETİRMEYE DEVAM EDİN”

Meclis Üyesi Cihat Yavuz Güler, Büyükelçi Erciyes'e şu soruyu yöneltti: “Sayın Büyükelçim malumunuz dünya genelinde rekabeti sağlayabilmek için yabancı bayraklı gemilere sahip Türk

armatörlerimiz mevcut. 1974'ten sonra Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Güney Kıbrıs ile ilgili olan ilişkisinden dolayı Birleşmiş Milletlerin aldığı bir karar var. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ni tanımama... Bununla birlikte bütün bu ülkeler bir sirküler yayınlamıştır. Yani kendi bayrağını taşıyan gemiler Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti limanlarını ziyaret etmemelidir diye. Tabii baktığımızda İngiltere olsun, Rusya olsun rahatlıkla gemi yükleyip Gazi Magosa'ya gönderebiliyorlar. Şimdi Türk armatörlerimizin sahip olduğu gemilerin taşıdığı bayraklar, Birleşmiş Milletlerin aldığı bu karardan dolayı gemi gittiği zaman ya bayraktan çıkartma ya da farklı bir ceza uyguluyorlar. Bundan dolayı bakanlığımız Birleşmiş Milletlerden bir karar alabilir mi?”

Birleşmiş Millerin aldığı böyle bir karar olmadığını ve bunun tamamen Rum propagandası olduğunu kaydeden Erciyes, “KKTC limanlarına gidebilir. Rumlar KKTC ile iş yapılmasını engellemek için özellikle Panama nezdinde kulislerini yoğunlaştırdılar. Biz de bunun farkındayız. Hem burada, hem de Panama'da gerekli girişimlerde bulunduk. Çünkü bildiğim kadarıyla Panama bayraklı gemilere hem uyarı yayınladılar, hem de ceza kesiyorlar.

Buna karşı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile de konuşuyoruz. Fakat tam olarak istediğimiz bir neticeyi alabilmiş değiliz. Bu konudaki sıkıntılarını bizim gündemimize getirmeye devam edin” dedi.

“TAMAMEN DEVLETİMİZİN YANINDAYIZ”

Meclis Üyesi Murat Er, Büyükelçi Ercüment'in yaptığı sunum ile ilgili olarak Ege ve Doğu Akdeniz konularında bilgilendirme rica ederken şunları ifade etti: “Bütün çalışmalarınıza canı gönülden başarılar diliyoruz. Tamamen devletimizin yanındayız. Sizin bir milden bile taviz vermediğinize inanıyoruz. Ve inanılmayacak bir şekilde de son yıllarda gündeme gelen Ege'deki Akdeniz'deki münhasır bölgeler, kıta sahanlığı konusunda milletimizde acayip bir bilinç oluştu. Çok dikkatle takip ediliyor. Ben denizci olmam sebebiyle bundan mutluluk duyuyorum, fakat şöyle de bir şey var. Sunumuzun ilk bölümünde Ege'de ne olduğu, belirsiz küçük adacıklar, kaya parçaları vs. gibi konulardan bahsetmiştiniz. Olur olmadık şekilde devletimizin bürokratlarımızın adeta itibarını sarsacak nitelikte bazı insanlar, bunu bir takım tartışmaların malzemesi yapıp ileri geri konuşuyorlar. Değerli bir bürokratımız olarak bizi bu konuda aydınlatabilir misiniz? O adacıkların durumu nedir?” Ege ve Akdeniz konularının milli meselemiz olduğunu söyleyen Erciyes, bu konuda milletin de tek vücut olması gerektiğini vurgulayarak, “Ege ve Akdeniz meselesi iç politika malzemesi yapılmaması lazım. İç politika malzemesi olduğu zaman biz kendimiz zayıflıyoruz. Bunu karşı taraf kullanıyor. Türkiye'nin yetişmiş insanları var. Hiç kimsenin korkusu olmasın. Türkiye'nin attığı adımlar en üst düzeyde devletin süzgecinden geçiyor. Sayın Cumhurbaşkanımıza sunuluyor. Basında yazılıp çizilenlere veya söylenenlere o kadar aldırış etmeyin.

Türkiye her zaman haklarının savunucusu oldu. Biz kendi bildiğimiz yolda çıkarlarımızı korumak için sonuna kadar gideceğiz. Son dönemde,



Türkiye'ye karşı duyulan rahatsızlıkta birçok alanda Türkiye'nin artık eski Türkiye olmamasından kaynaklı.

Türkiye'nin hem masada, hem sahada kendi gücünü göstermesine dünya yavaş yavaş alışacak. Geri adım söz konusu değil. Bütün bu konularda çoğu rakiplerimizde olduğu gibi milli birlik ve beraberlik şart. Bunların iç politika malzemesi yapılmaması gerekir. Ben diğer söylenenlere hiç aldırmiyorum. Mühim olan birlik ve beraberlik" diye konuştu.

"ÜLKEMİZİN HAKLI POZİSYONUNA YÜZDE YÜZ GÜVENİYOR VE DESTEKLİYORUZ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak Büyükelçi Erciyes'e genel bir değerlendirme sunan Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, ilk olarak Batı Afrika konusuna değindi. Kiran, "Batı Afrika görünen o ki önümüzdeki dönemin Somali'si olacak. Aden Körfezi'ndeki yaşadığımız sıkıntıları biz önümüzdeki dönemde armatörler ve deniz çalışanları olarak batı Afrika'da yaşayacağız.

Bu bağlamda deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda uluslararası iş birliği yapılması ve ilk başta silahlı kuvvetlerin tedbir alması konusunda ülke olarak her platformda Türkiye olarak

inisiyatif almanızı beklediğimizi belirtmek istiyorum. Bu alanda öncü olalım" dedi. Doğu Akdeniz ve Ege konusunda da devletin yanında destekçileri olduklarını ifade eden Tamer Kiran, "Ülke olarak, vatandaş olarak yanındayız. Belki fiilen çalışmalarınıza katılmıyoruz, ancak kalbimiz desteğimiz sizinle. Ülkemizin haklı pozisyonuna yüzde yüz güveniyor ve destekliyoruz. İnşallah orada da zaman içinde iyi sonuçlar alacağımızı umut ediyoruz" şeklinde konuştu.

Panama konusuna da değinen Tamer Kiran şunları ifade etti: "Oda olarak Panama İstanbul Başkonsoloslugu ile yakın temas halindeyiz. Sayın başkonsolos konuya vakıf ve gelir gelmez konunun içine girdi. Elinden geleni yaptığına ben inanıyorum. Buradaki sıkıntı, ellerinde çok büyük bir Yunan filosu, Yunan kayıtları var. Bizim yaklaşık 300 civarında Panama Bayraklı Türk sahipli gemimiz var. Fakat ona karşılık Yunan filosu Panama Bayrağı'na kayıtlı çok daha büyük bir filo. Bunu tabi küstürmeden, kızdırmadan yapmak istiyorlar.

Çok başarılı olmuyor tabii, çünkü Yunanlılar ciddi bastırıyorlar. Resmen ambargo kararı varmış gibi yayın yapıyorlar. Bu şekilde dezenformasyon yayıyorlar. Burada Panama'da sıkışmış durumda. Ya yardım, ya serden

vazgeçemez gibi bir durum söz konusu. Yunan filosu çok daha büyük olduğu için biraz daha onların tarafından türküyü söylüyorlar maalesef. Bu anlamda siz de çalışmanızı yaparken, bu gerçeği de dikkate almanız gerekiyor. Biz bunu şu ana kadar lobi olarak yürüttük. Kendilerine, bunun doğru olmadığını yaptıkları işlemin yanlış olduğunu her görüşmemizde söylüyoruz. Başkonsolos çok yakın ilişki içerisinde, gerçekten tam bir diplomat. Görüşmeyi kesmiyor."

Dünyada gemiadamı değişim sorunlarının Covid-19 sebebiyle tekrar çıktığını aktaran Kiran, "Nisan-Mayıs-Haziran aylarında yaşadığımız sıkıntı Temmuz-Ağustos-Eylül ayları gibi bir nebze rahatlamıştı. Fakat Eylül-Ekimde başlayan yeniden kapanmalarla birlikte şu anda had safhaya ulaştı. Gemilerimizde 10-11-12 aylara çıkan sürelerde çalışan deniz çalışanlarımız var. Denizde bu kadar süre kalmak son derece mahsurlu. İş güvenliği, verim ve psikolojik olarak... Değiştirmemiz gerekiyor. Birçok ülke kısıtlama uyguluyor. Siz mutlaka bunlarla karşılaşıyorsunuz. Size arzımız bu konu gündeme geldiğinde deniz çalışanlarına özel bir şekilde bu havaalanlarının bu değişimlerin çalışmasının sağlanması" diye kaydetti.

"SİZLER BİZİM İÇİN ÇOK ÖNEMLİSİNİZ"

Başkan Kiran'ın aktardığı bilgileri not ettiğini ifade eden Erciyes, sözlerini şöyle sonlandırdı: "Batı Afrika konusunda da bizim daha uluslararası işbirliği için sesimizi BM, IMO'da ve NATO'da yükseltmemiz lazım. İkili olarak da 9 ülkenin 7'sinde büyükelçiliğimiz var. Bu ülkelerin imkan ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi için zaten Cumhurbaşkanımızın da talimatı var. Bu konuda önümüzdeki dönemde ona eğiliyor. Bir de kurumlar arası çalışma gurubu da kuruldu.

Ege ve Doğu Akdeniz konusunda sizlerin desteği çok önemli. Emin olun Türkiye hem kendi haklarını, hem de Kıbrıs Türklerinin haklarını sonuna

kadar savunacak. Panama konusuna bir bakalım. Söylediklerinizi bende biliyorum. Başka ne tür tedbirler alabiliriz bunu da konuşalım, benimde aklımda başka bazı şeyler var. Bazı belgeleri de sizlerle paylaşacağız. Onları siz kendi görüşmelerinizde kullanın. Gemiadamları değişimi sorununa buna katılıyorum. Bu konuda her zaman yardımcı olmaya hazırız. Sizler bizim için çok önemlisiniz. Teşekkür ederim.”

Konuşmaların ardından Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Denizcilik Havacılık Hudut İşleri Genel Müdürü Büyükelçi Çağatay Erciyes'e teşekkür plaketi sunuldu.

KARADENİZ EREĞLİ'DEKİ TERSANELER SORUNU GÜNDEME GELDİ

Büyükelçinin sunumunun ve soruları cevaplamaının ardından İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi'nin Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem söz aldı.

İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şube Başkanı İrfan Erdem, Zonguldak Bölgesi'nde yer alan tersanelerin durumu ile ilgili meclise bilgilendirme yaptı. 5084 sayılı yasaya bağlı olarak yatırım ve istihdam yapmak üzere devletten tahsis alan tersanelere dair şunları aktardı: “Aralık ayı içerisinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Millî Emlak Müdürlüğü'nden dört tersanemizin taahhütlerini yerine getiremediği için tahsisleri iptal edilmiştir.

Bazı tersanelerimiz yüzde 70, bazı tersanelerimiz yüzde 80, bazıları ise yüzde 100 yatırımlarını yapmışlar; ancak istihdamda takılmışlardır. Bunun üzerine bazı tersanelerin tahsisleri iptal edilmiştir. Üyelerimizden gelen talep ve Sayın Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'ın talimatı ile Batı Karadeniz Ereğli Şubesi'nde Ak Partili üç Milletvekili, Zonguldak Valisi, Ereğli Kaymakamı ve bu işle iştigal eden kişilerle beraber toplantı yaptık. Bu toplantıda iptal edilen tahsislerin incelenmesini, ek süre verilmesini veya 4076 sayılı yasaya geçmeleri için talebimiz oldu. Sayın Valimiz, Ereğli Kaymakamı'na talimat verdi.

Biz de çalışmalar yaptık. Rapor bitmek üzere... Bu arada Tamer Başkanım, Başaran Bayrak Bey'e de talimat vermiş. O da bizimle beraber çalışıyor. Gelişmeleri kendisine bildiriyoruz. En son yaptığımız toplantıda Sayın Murat Kıran Bey'den de rica etmiştim. GİSBİR'de bu konuda bir otorite olduğu için bir heyet halinde toplantımıza katıldılar ve görüşlerini bildirdiler. Bundan sonraki toplantılara GİSBİR ve Başaran Bayrak Bey de katılacaktır. Bu rapor çıktıktan sonra bakanlık hangi tersanelerin devam edeceğini, hangi tersanelerin etmeyeceğini tarafımıza bildirecektir. Bu konuda Murat Kıran'a İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a ve Başaran Bayrak Bey'e çok teşekkür ederim. Rapor çıktıktan sonra tersanelerin durumu rapor halinde belirtilecektir.”

KDV'Yİ YÜZDE 8'E İNDİREN KARARNAMENİN SÜREKLİ HALE GELMESİNİ İSTİYORUZ

14 No'lu Komite Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyesi Yunus Can, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın pandemi döneminde en çok zarar gören sektörlerden biri olan restoran, kafe ve benzeri işletmelere vereceği destekten denizde çalışan restoranlara da verilmesi yönünde bir talepleri olduğunu dile getirdi. Can, “Konu gündeme alınarak yönetim kurulu tarafından da bu talebin bizim sektör adına yapılmasını istiyoruz. Bunun dışında yine bu süreç içerisinde ciddi mağduriyetler yaşamakta olan sektörümüze ait olan teknelerin denizel geçit belgelerinin üç ay uzatılarak, bu mağduriyetlerin de kısmi olarak giderilmesi talebimiz var.

Bunun yanı sıra denizde yolcu taşımacılığı düzenli sefer yapan gemilerin de aynı doğrultu da talepleri var. Bir de deniz yolcu taşımacılığı düzenli sefer yapan gemilerin bilet ücretlerinden alınan yüzde 18 KDV'yi bir süre için mayıs sonuna kadar bildiğim kadroyla yüzde 8'e indiren Cumhurbaşkanlığı kararnamesinin sürekli hale gelmesi için de yine odamızın bu konuda daha önce yapmış oldukları talepler için teşekkür

ediyoruz. Bunun kalıcı hale gelmesi için de yine Deniz Ticaret Odası'nın katkı vermesini talep ediyoruz” diye konuştu.

“DENİZ TİCARETİ DERGİSİ ÇOK BAŞARILI”

İMEAK DTO Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu da İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın resmi yayın organı olan Deniz Ticareti Dergisi'nin başarılarından ve derginin ilgi ile takip edildiğini belirterek şöyle devam etti: “Herkesin bu dergiyi takip edip, destek olmasını da rica ediyorum. Editörümüze, yayın kuruluna, Yayın Kurulu Başkanımız Başaran Bayrak Bey'e teşekkürlerimi iletiyorum. Çok iyi bir çalışma yürütüyoruz. Bunker sayfamız çok güzel. Geçenlerde BIMCO Başkanımız Şadan Kaptanoğlu yazdı, bu ay Türk Armatörler Birliği yazdı, önümüzdeki ay IBIA Yönetim Kurulu'ndan bir yönetim kurulu üyesi yazacak. Ayrıca bu ay önemli bir çalışma yapıyoruz. Alternatif fueloil... Çok hızlı gelişen bir alan... Mesela Hollanda'da bir şirket başladı, bir yüzer depo koydu ve orada hidrojen üretiyor.

Yani o kadar hızla değişiyor ki LNG, Bio Fuel Oil, Metenol, Hidrojen gibi... Özellikle hidrojenin geleceğin yakıtı olması konuşuluyor ve buna ciddi yatırım yapan ülkeler var. Bu konu dergimizde hem bilimsel, hem de ticari anlamda inceleyeceğimiz bir yayın olacak.”

Yakıt fiyatların hakkında da bilgilendirmeler yapan Muhtaroglu, “Şu an Brent 58, 59 dolar. 60'a geliyor. Daha önemlisi uzun zamandır, 18 aydır ilk defa buraya döndü bu fiyat. Haziran itibari ile stokların minimuma düşeceğine ilişkin bir açıklama var. Yani bu demek oluyor ki, o arz-talep dengesi pandeminin ortadan kaldırdığı talep ve arzı kısarak oluşan denge şimdi tersine dönebilir. İkinci yarıda dikkatli olmak lazım. Fiyatların yükselmesiyle karşılaşabiliriz” dedi. Ayrıca Muhtaroglu kolaylık sağlaması açısından aylık hesaplamalar, mizan ve aktarım konusunda sıfır tabanlı bütçeye geçilmesi önerisinde bulundu.



“DERGİDEN ÇOK MEMNUNUM”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'da Mustafa Muhtaroglu'un sıfır tabanlı bütçe önerisini dikkate alacaklarını ifade ederek şunları söyledi: “Ben dergiden çok memnunum. Buradan dergi yayın kuruluna çok teşekkür ediyorum. Başaran Bayrak Bey Yönetim Kurulu'ndaki sorumlu arkadaşımız. Tüm dergi yayın ekibine çok teşekkür ederim. Ben çok dolu dolu buluyorum dergiyi. Okuyorum, çok da faydalanıyorum. Hepinize de tavsiye ediyorum. Ayda bir saatinizi ayırın ilginizi çeken konulara vakit ayırın. Hakikaten güzel şeyler yazılıyor. Orada iyi bir iş yapılıyor.”

LİMANLARDA ALINAN ÜCRETLER YANLIŞ

DTO Meclis Üyesi Hakan Çendik, limanlarda alınan ücretlerin yanlış olduğu vurgusunu yaparak, “11 Aralık 2020 tarihinde kıyı tesislerinde gemilere verilen hizmetlerle ilgili bir tedbir yayınlandı biliyorsunuz. Liman işletmeleri The International Ship and Port Facility Security (ISPS) kodu adı altında kıyı tesislerinde elleçlenen yüklerin tonajı üzerinden gemilere ve acentalara ücret uygulamaya başladılar. Şikayetler ve itirazlar gelmeye başlayınca bu ücretin adı değişti sadece. Güvenlik kodu adı altında yine bir ücret talep ediliyor. Bu ücret ton başı yirmi sente ulaşmıştır. Bu bir yanlış uygulamadır. Bir an evvel düzeltilmesi gerektiğini düşünüyorum” diye kaydetti.

“TÜRKİYE SAHİLLERİNE TEVECCÜH YÜKSEK OLDU”

Toplantıya girmeden önce önemli bir gelişme olduğunu bildiren Meclis Üyesi Mustafa Aslan bu bilgiyi toplantıda paylaşmak istediğini aktararak şunları ifade etti: “Geçtiğimiz sene bildiğiniz üzere Yunan Hudut Kapısı bize kapalıydı. Hal böyle olunca Türkiye'deki teknelerin Yunanistan'a geçişinde sıkıntılar vardı.

Biz yatçılık sektörü olarak bundan ürkümüştük. Tabii ki çok ciddi düşüşler de yaşadık, ama şunu da gördük ki; Türkiye sahillerine teveccüh yüksek oldu. Bazı konularda Yunanistan'ın kaybı Türkiye'nin kabından daha fazla oldu. Bugün gelen habere göre Yunanistan 35 metre üstü teknelerde yabancı bayraklı teknelerde kabotajını kaldırıyor. Bu bizim bölgemizde çok büyük bir atak. Bunda son yapılan diplomatik ilişkilerin de etkisi vardır belki de.”

“SUALTI İNŞAAT SEKTÖRÜ BATIYOR”

DTO Meclis Üyesi Arif Ertik, sualtı inşaat sektörü battığına dikkat çekti. Ertik, “Benim sektörümdeki şirketler teker teker gemilerini hurdaya verip satıp, denizcilikten çekilmeye başladılar. Bunun arkasında bizler de varız. Bizler de bu yola gireceğiz. Başka çaremiz kalmadı. Konu şuradan kaynaklanıyor.

Pendik'teki barınaktan şu anda son tebligatlarımızı aldık. Oradan vasıtalarımızı, Tuzla Liman Başkanı'nın

uygulanmasıyla- Ankara'dan gelen talimatla-bizim barınacak yerimiz kalmadı. Halbuki, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclisi'nde Suat Hayri Aka Bey müsteşarken bizim Pendik kayalıklarında durmamıza ve bundan sonra ceza yazılmayacağına dair söz vermişti” dedi.

Sualtı inşaat sektörünün tersanelerle birlikte Haliç'ten 1970'li yıllarda taşındığına vurgu yapan Arif Ertik, “Bir parça bu sürecin tarihini anlatmam lazım size. Bizim bu tersanelerimiz, eskiden Haliç'te iken, 1970'lerin sonlarında Tuzla'ya taşınmaya başladı. Bizim sektörümüzün ekipmanları da Haliç'te sağda solda duruyorlardı. Haliç geniş olduğu için bir sorun yoktu. Biz de Haliç'ten Tuzla'ya tersanelerle birlikte geldik. Tersaneler inşa edilirken, tersanelerin kızaklarını, rampalarını, rıhtımlarını hepsini benim sektörüm yaptı.

O zaman bize el açılıyordu. Tersane sahipleri, ‘Gelin bizim tersanemizin önünde durun’ diyorlardı. Çünkü bunun amacı bizim sektörümüz, inşa edilen tersanelerin önünde olduğu zaman o dönemde güvenlik sağlıyorduk.

Ondan sonra biz, Pendik'e geçtik. Pendik'teki rıhtımda bu sektörü canlandırdık. Tüm Türkiye'deki limanların, inşaatların, sualtı kablolarının, boru hatlarının hizmetini biz verdik. Ve o dönemde bu şekilde büyüyen şirketlerimiz oldu benim sektörümde” ifadelerini kullandı.

Ertik, “2005 senesinde denildi ki, ‘Çıkin buradan, biz burayı marina yapacağız’. Nereye gideceğiz? ‘Bunlar gitmez, hayatta kalmaz’, dediler. O zaman valilik izni ile karşı sahile geldik. 2005'ten bu yana 15 sene geçti. Şimdi bugün, biz Pendik'ten atılıyor. Bizim sektörümüze, Türkiye'de herhangi bir yer gösterilmemiş olması, Türkiye'nin menfaatlerine aykırıdır. Bir sektörü komple yok ediyorsunuz. Bizler, bu işten geçiniyoruz. Çoluk çocuğumuzu ve çalışan personellerimizin ailelerini geçindiriyoruz. Buna, göz göre göre sessiz kalıyoruz. Her yer marina oldu.

Bir marina sevdası var. Marina yapılması için bölgeler rezerve ediliyor.

Ben marinalara karşı değilim, ama bizim sektörü çiğneyerek boş duran yerler rezerve ediliyor. Balıkçı barınağı adı altında yapılan yerlerde ikinci kalite marina olarak işliyorlar. Beylik'teki tekneler, 1970 senesinde de ufak kayıklardı, bugün de ufak kayıklar. Ne olacak? Pendik'te balıkçı barınağı yapılması için bizim sektör denize atılıyor. Yerine yapılacak balıkçı barınağı da bir kademe ucuz marina olarak hizmet vermeye devam edecek. Tuzla'daki balıkçı barınağı olduğu gibi... Küçükkyalı bomboş. Küçükkyalı'da bir yer var. Orası da rezerv... Küçükkyalı marina için rezerv. Hiç olmazsa bu vasıtaların oraya gitmesini sağlayalım" diye konuştu.

Sektörün nasıl kurulduğunu anlatan Ertik, devletin deniz altyapı işlerinden çekildiğini belirterek, "Bu iş, bu sektör Türkiye'de nasıl kuruldu? 1950 senesine kadar, Marshall yardımlarına kadar, yabancılar yaptılar Osmanlı'da ve Türkiye'de bu işleri, rıhtımları, altyapı işlemlerini. Amerika, 1950 senesinde Marshall yardımlarıyla denizcilere el attığı gün, dedi ki, 'Kardeşim bu böyle olmaz. Ben her defasında size ekipman getirip götürmem'. 50 parça, 100 parça deniz inşaat makinesini DHL'ye ve ilgili kurumlara dağıttı. Devletin elindeki vasıtalar özel sektöre geçince, Türk özel sektörü oluştu.

Şu anda devlet, deniz altyapı işlerinden çekiliyor. İyi-kötü bize hizmet veren deniz altyapı sistemi kurulmuş vaziyetteyken, bunu yok ediyoruz. Bu birikimlerden tamamen uzaklaşacağız. Bunları tekrar yurtdışından, Hollanda'dan oradan buradan alacağız. Ne diyeceğimi bilemiyorum. Biz bu işte hakikaten başarısız olduk" diyerek tepki gösterdi.

Başkan Kıran, konu ile ilgili yönetim kurulunda bir görüşme yapıldığını ve Tuzla Liman Başkanlığı ile de görüştüklerini belirterek bir formül üreteceklerini ifade etti.

"YÖNETİM OLARAK KENDİLERİNİN YANINDAYIZ"

Tuzla Liman Başkanı ile bu konu ile ilgili görüşmesi olduğunu kaydeden DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başarak Bayrak, "Bu konuyu görüşeceğiz. Akabinde Marintürk Marina'nın yönetimi ile görüşmeler yapacağız. Orada marinanın bir taahhüdü var, o taahhüdü yerine getirmesi söz konusu.

Deniz inşaatçılarının barınma yerleri konusundaki sıkıntıları baştan beri biliyor ve anlıyorum. Elimizden geldiği kadar kendilerine destek olacağımızı söylemek istiyorum. Biz yönetim olarak kendilerinin yanındayız. Tabii ki kurallar ve düzen içerisinde. Burada yaşayan biri olarak söylüyorum. Orada sadece deniz inşası çalışanları barınmıyor. Orada sahipsiz, bazıları batmış düzensiz bir görüntü de var. Tabi ki otorite de bunlar için bir şey yapılmasını bekliyorlardır" dedi.

DİNÇEL, NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Meclis toplantısı geleneksel hale gelen Gemi Brokerleri Derneği Başkanı ve Meclis Üyesi Kaptan Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasası analizleri ile devam etti. Ocak 2021 ortalamasında VLCC'lerin 9 bin 600, SUEZMAX'ların 5 bin-6 bin, AFRAMAX'lar 4 bin ve DIRTY PRODUCT'ların 580 dolar olarak kaydeden Dinçel şu açıklamalarda bulundu: "Benim elimdeki karineler bunu gösteriyor ama konuştuğum tankerci arkadaşlarım bana bu rakamlara inanma sapma gösterir" dedi.

Tankerlerin tek diyebileceğim genel görüntüsü öyle ya da böyle doğrudur. 2020'ye göre çok kötü olduğunu her tonajda söyleme cesaretini gösteriyorum. Bulkerlere gelince 2019-2020'nin ilk 6 ayı birbirine eşit giden aylardan bahsettik, ama hepsi 10 bin doların altındaydı. Haziran sonrasındaki fırlayışla önce Capesize sırasıyla Panamax, Supramax ve Handymax'lar olmak üzere güzel bir düzeltme yaptılar. Ocak 2021'de öyleydi. Dökmecilerde 2019'a göre Ocak 2021 bile hala iyi yerdeyiz.

Özellikle Capesize 20 binlerde, Panamax'lar 14 bin, Supramax'lar 13 bin ve Handysize'ler 12 bin 800 dolar diyebiliriz. Dökmecileri haftalara vurunca, düşen bir eğri var. Buna dikkat edelim. 1-8-15-22 ve 29 Ocak haftaları güzel bir ay. Capelerde 15 bin, 23 bin, 24 bin, 23 bin ve 16 bin iken, neredeyse Handylar, Supramax ve Panamaxlarda aynı fiyatlara geldi. Bu dönem operatörler için zarar dönemi..."

Indexlerde çok sert bir düzeltme olduğunu belirten Dinçel, "3 Şubat Capesize 1544, 7 günlük ortalama 1941, 15 günlük ortalama ise 2 bin 500'e yakın. Hızlı bir şekilde aşağı doğru hareket var. Panamax öyle değil dengeli; Supramax'da keza öyle. Handysize daha da güzelleşti. Özellikle Türk sahipli Handysize armatörlüğünün gerek Cape gerekse Panamax'ın çok üzerinde olduğu için Allah bereketini buldursun. Baltic Dry'da da 15 günlük ortalama ve 7 günlük ortalama baktığınız zaman aşağı doğru bir hareket olduğunu görüyoruz, ama bu düzeltmenin sonunun geldiğini düşünüyorum" dedi.

Karadeniz KOSDER marketinde devam eden düzenli sıcak sac, alüminyum ve tahıl sevkiyatları nedeniyle Karadeniz piyasası liman duraklamaları açık gemi sayısını kısalttı diye konuşan Dinçel, "Özellikle bu 3-4 DWT gemiler için geçerli. Birkaç haftadır deniz-nehir spot yüklemelerinde tahıl, hurda ton başına 14/16 dolar artışları yaşandı. Bu rekabete kömür kiracıları katılmadı ve 15 Şubat Rusya'nın tahılda koyduğu ihracat verdilerinin devreye girmesiyle piyasanın soğumasını bekleyerek, sevkiyatları Şubat ayına ertelediler. Rusya'nın buğday ihracatına vergi konması ve sonuç olarak tonaj talebinin azalması göz önüne alındığında kömürcüler doğru karar alıyor. Hurda kiralayıcıları da benzer koşullarda, Rostov'dan Marmara'ya yapılacak acil sevkiyatlar için 50 dolardan fazla ödediler ancak çoğu trader, çelik hurda fiyatlarının geri çekilmesi nedeniyle Şubat başlarında yeni sevkiyatlar için 41-42 USD / tona çektiler" dedi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun Şubat ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

MESLEK KOMİTELERİ VE DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTILARI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2 Şubat 2021 Salı günü video konferans sistemi üzerinden düzenlenen 14 ile 31 No'lu Meslek Komiteleri ve Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun toplantılarına katıldı.

TİR KOMİTESİ TOPLANDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) TİR Komitesi, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TİR Komitesi Başkanı Tamer Kıran başkanlığında üçüncü toplantısını video konferans yoluyla gerçekleştirdi. Toplantıda TİR Sisteminde faaliyet göstermek üzere başvuruda bulunan firmaların sisteme girişleri ve çeşitli sebeplerle usulsüzlük vakalarına karışan firmaların durumları değerlendirildi. Ayrıca sektör temsilcileri tarafından gündeme getirilen konular ve bu konulara ilişkin olarak hangi muhataplar nezdinde neler yapılabileceği tartışıldı.

BAŞKAN NACİ AĞBAL'DAN TOBB ZİYARETİ

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanı Naci Ağbal ve ekibi ile TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Başkanlık Divanı Üyeleri, 8 Şubat 2021 Pazartesi günü ortak bir toplantı yaptı. Toplantıda ekonomik gelişmeler ve piyasadaki durum görüşüldü. Ankara'daki TOBB Birlik Merkezi'nde gerçekleşen toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da iştirak etti.

İSTANBUL GÜMRÜK VE DIŞ TİCARET BÖLGE MÜDÜRÜ YALÇIN ÖZDEN DTO'YU ZİYARET ETTİ

İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Yalçın Özden ve Bölge Müdür Yardımcısı Özgür Danacı İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. 9 Şubat 2021 Salı günü gerçekleşen ziyarette, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de eşlik etti.

ÖĞRENCİLERE TABLET BİLGİSAYAR DESTEĞİ VERİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde başlatılan kampanya kapsamında İstanbul'da denizcilik eğitimi veren okullarda ihtiyaç sahibi öğrencilere tablet bilgisayar desteğinde bulundu. 10 Şubat Çarşamba günü düzenlenen bağış programına pandemi koşulları nedeniyle alınan sağlık tedbirleri çerçevesinde Beşiktaş İlçe Milli Eğitim Müdürü Nesrin Kakırman, Müdür Yardımcısı Ersan Öksüz ile Beşiktaş ilçesinde bulunan Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Erol Gündoğdu ve İTÜ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Hüseyin Toros katıldı.

DENİZYOLUNDAKİ GÜNCEL GELİŞMELER GÖRÜŞÜLDÜ

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) organizasyonu ile 10 Şubat 2021 Çarşamba günü denizyolundaki güncel gelişmeler konulu toplantı düzenlendi. Video konferans yöntemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyesi Barış Dillioğlu da iştirak etti.

İMEAK DTO ÜYELERİ KVKK HAKKINDA BİLGİLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası organizasyonu ile 17 Şubat Çarşamba günü, Oda üyeleri için Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında eğitim düzenlendi. 6689 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında Oda üyesi armatörlük firmaları ve tersanelerle üye firmaların personel, insan kaynakları müdürlerinin yetkililerinin sorunları başlıklı eğitim video konferans yöntemi ile gerçekleştirildi.

MİLLİ SPORCULARA YÜZDE 100 BURS DESTEĞİ

Uluslararası başarı gösteren milli sporcuların 52 vakıf üniversitesinde yüzde 100 burslu okuma imkanı elde ettiği 'Milli Sporcu Bursu Tanıtım Toplantısı' Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla Ankara'da Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde yapıldı. Milli sporculara yüzde yüz burs imkanı tanıyan protokolün imza törenine Gençlik ve Spor Bakanı Muharrem Kasapoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Oral Erdoğan, üniversite rektörleri ve mütevelli heyeti başkanları ile sporcular katıldı.

DTO YÖNETİMİ BAKAN MURAT KURUM'U ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak ve Oda Sekreteryası, Ankara'da Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'u ziyaret etti. Ziyarette, denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.

GRACO HYDRA-CLEAN İLE HIZLI, GÜVENLİ ve ETKİLİ TEMİZLİK!

Emniyetli ve etkin gemi temizliği için ATEX sertifikalı basınçlı yıkama makineleri,
Özgen Ship Supply güvencesiyle Graco Hydra-Clean ürün ailesinde!

Temizlik, denizlerde çalışan herkesin "olmazsa olmaz" rutinlerinden biri.
Gemi temizliği çözümlerinizi için, kıvılcım riski taşıyan elektrik,
mazot veya gaz ile çalışan yıkama makinelerinden kaçınınız.
ATEX sertifikalı Graco Hydra-Clean ürün ailesi ile risksiz temizlik sizin elinizde!



Kıvılcım çıkarmadan çalışan
Graco Hydra-Clean ürün ailesi,
patlayıcı atmosfer ve tehlikeli şartlarda
zorunlu olan ATEX sertifikasına sahiptir.

200°F (93°C) sıcaklığa kadar sıcak su,
deterjan ve kimyasal çözeltilerle
etkin temizlik sağlar.

Çok yönlü sistem, tuzlu su,
kimyasal temizleyici ve sıcak suyu
bir arada kullanabilir.

Çift hortum çıkışı ile aynı anda
iki operatör tarafından kullanılabilir.

Açık kafalı varillere uyumludur.

160, 210 ve 275 bar basınçla çalışan
arabalı, duvara ve varile monte edilen
modelleri mevcuttur.

Aşınma, kimyasal etki ve sert koşullara
dayanıklı 300 serisi paslanmaz çelik pompa ile
uzun ömürlü hizmet sağlar.

Graco Türkiye marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply





PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

PİRİ REİS
ÜNİVERSİTESİ

- Denizcilik Fakültesi
- Hukuk Fakültesi
- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
- Mühendislik Fakültesi
- Denizcilik Meslek Yüksek Okulu
- Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Gelecek Burada!



*360°
sanal tur*

Üniversitemiz
**"TSE EN ISO 9001:2015
Kalite Yönetim Sistemi"**
belgesi almaya hak
kazanmıştır.



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



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

KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09 +90 542 289 02 63
 info@kanomarine.com www.kanomarine.com

KANO IS OPENING TO YOUR SERVICE!

Kano Marine carry out annual and five-yearly inspections and tests of lifeboats, rescue boats, life rafts, and davits, according to the latest IMO and SOLAS regulations. Perform static and dynamic load tests of any davit.

Our well-trained technicians are on a world-wide service for you. We can offer you customized solutions for your fleet. We monitor all expiration dates, plan and execute upcoming services and provide you with spare parts whenever necessary.



We service all types of safety equipment, including life-saving appliances and fire-fighting equipment, with our well trained staff and high quality products.

Our qualified technicians carry out necessary inspections and certifications, take care of spare parts if needed and carry out necessary repairs. In addition, we also offer the delivery of new equipment in each of our areas of competence.

Authorised Service Station

LIFERAFT

FIRE FIGHTING



LIFE SAVING

LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



ISO 9001
 BUREAU VERITAS
 Certification



ClassNK

BAŞKAN TAMER KIRAN BLOOMBERG HT TV'YE KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 19 Şubat Cuma günü, ekonomi kanalı Bloomberg HT TV'de yayınlanan "İş Dünyası" programına video konferans aracılığıyla katıldı.



Program sunucusu Hande Berktaş'ın, denizcilik sektörüne ilişkin sorularını yanıtlayan Tamer Kiran, deniz ticaretini, dünya ticaretinden ayırt etmenin mümkün olmadığını belirtti.

2019 yılının nispeten iyi bir yıl olduğunu, 2020 yılına daha iyi beklentilerle başladığını belirten Kiran, ancak Mart ayıyla birlikte kendini gösteren pandemi nedeniyle 2020 yılı beklentilerinin aksi yönde neticelendiğini söyledi.

Dünyada, tüm taşıma modlarında 2019 yılında 14,1 milyar ton yük taşındığını belirten Kiran, bunun yüzde 90'ının deniz yolu ile gerçekleştirildiğini kaydetti. Tamer Kiran, tüm deniz taşıma modlarında 2019 yılında 11,95 milyar ton yük taşınmışken, 2020 yılında bu rakamın yüzde 3,6 düşüşle 11,5 milyar ton olarak gerçekleştiğini söyledi.

Önümüzdeki dönemde Dünya ticaretinde genel anlamda bir toparlanma beklendiğine dikkat

çeken Tamer Kiran, "2020 yılında dünya ekonomisi yüzde 4 civarında daralmıştı. Dünya ekonomisinin her yıl yüzde 3 büyüdüğünü düşünecek olursak bu önemli bir daralmaydı. Çin'in erken toparlanmaya girmesi, ertelenmiş talebin devreye girmesiyle buradan bir geri dönüş bekliyoruz. Deniz taşımacılığında 2021 yılında yüzde 5 civarında bir artış ümit ediyoruz" dedi.

GEMİ İNŞA SANAYİNDE BAŞARILIYIZ

Türkiye'de gemi inşa sanayi hakkında da bilgi veren Kiran, gemi inşa da standart tabir edilen büyük tonajlı gemilerin yapımında Uzak Doğu'da Çin, Japonya ve Kore'nin önde giden 3 ülke olduğunu kaydetti.

Türkiye'nin, niş bir alan olan özellikli gemilerin inşasında ve tamir-bakımda ön plana çıktığını belirten Kiran, "Özellikle elektrik bataryalı feribotları üretebiliyoruz ve dünyanın en gelişmiş denizci ülkelerinden İskandinav ülkeleri ile Kanada'ya ihraç ediyoruz. Hibrit makinalarla çalışan römorkörler,

çok gelişmiş balıkçı gemileri inşa edebiliyoruz.

Gemi inşa sanayimizde yerlilik oranımız yüzde 60-65'ler düzeyine çıkmıştır. Bu sektörde gayet başarılı olduğumuzu söyleyebiliriz. Tamir bakım dediğimiz konuda da, dünyada birçok gemi var, bu gemilerin tamir ve bakımlarının yapılması gerekiyor. Bunların da ülkemize gelip yaptırılmaları ülkemize döviz girdisinin yanı sıra istihdama da olumlu katkılar yapmaktadır" diye konuştu.

KONTEYNER SORUNU

Son dönemde yaşanan konteyner sıkıntısı konusuna da değinen Kiran, bu sıkıntının 2020 yılının ikinci yarısında ortaya çıktığını belirterek, "Konteynerler Çin'de üretiliyor. Çin'in pandemi nedeniyle üretime ara vermesi dünyada bir konteyner kutusu sıkışıklığı yarattı.

Akabinde o piyasada kapasitenin yüzde 85'ine sahip ilk 10 firma arzi biraz kıstılar. Arz kısıp, pandemi ile beraber talep de patlayınca konteyner gemilerinde yer bulmak büyük sorun haline geldi. Ayrıca, pandeminin şartları dolayısıyla konteynerlerin hızlı bir şekilde boşaltılıp tekrar hizmete sokulamamasının da etkisi oldu. Hepsini bir araya topladığımızda bugün yaşadığımız konteyner sıkıntısı ortaya çıktı. Kısa vadede konteyner sıkıntısı, kutu sıkıntısı bitecek ancak ihracatçımızın, ithalatçımızın bundan sonra bu yeni seviyelere, yeni navlunlara kendisini hazırlaması gerekiyor" dedi.



Lighthouse Ship Brokers Ltd.

Sale and Purchase
New Building
Demolition

Shipbrokers & Consultants since 2006

Our light is your guidance...

www.lighthousebroker.com

“DEĞİŞEN TRENDLER, ZORLUKLAR VE MET FIRSATLARI” KONFERANSI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Piri Reis Üniversitesi'nin katkılarıyla 10 Şubat 2021 tarihinde Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Birliği (BSAMI) tarafından düzenlenen “Değişen Trendler, Zorluklar ve MET Fırsatları” isimli konferans, Karadeniz çevresindeki ülkelerin denizcilik eğitimi veren enstitülerini bir araya getirdi.



Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın, Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Birliği Başkanlığı'na seçilmiş olduğu 2018 yılından bu yana Piri Reis Üniversitesi, BSAMI adına birçok konferans, çalıştay, seminer ve sempozyuma ev sahipliği yaptı. Karadeniz çevresinde yer alan ülkelerin akademisyenlerinin yanı sıra Avrupa Birliği'nden katılımcılara da yer veren etkinlik, Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın açılış konuşmasıyla başladı. Panellerin moderatörlüğünü Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Taner Albayrak üstlendi.

Konferansın ana tema konuşmacısı ve Avrupa Komisyonu Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Direktörü olan Andreea Strachinescu, Karadeniz Denizcilik Enstitüsü Birliği'nden bahsederek “Araştırma İnovasyon ve Beceriye Odaklanma” başlığı altında bir sunum gerçekleştirdi. Karadeniz Bölgesi'nde sürdürülebilir bir mavi büyüme için gerekli olan birliğin sağlanması üzerine görüşlerini belirtti. Panel konuşmacılarından Avrupa Parlamentosu üyesi Carmen Avram Karadeniz'in gelişebilmesi için eğitim standartlarının iyileştirilmesi çağrısında bulunurken kadın istihdamının ve sektördeki cinsiyet eşitliğinin önemsenmesi gerektiğinin de altını çizdi. Avram'ın ardından söz alan BSEC PERMIS Yönetim Müdürü

Rositsa Stoeva Karadeniz Bölgesi'nde gelişmeyen başlayan trendler, tehditler ve oluşmayan başlayan fırsatlardan bahsetti. Bunun yanında Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin (BSEC) faaliyet ve planlarına da değindi. BSEC'in bölgede yer alan en eski ve en itibar gören kurumlardan biri olduğunun altını çizdi.

İlk panelin diğer konuşmacıları olan Balkan&Karadeniz Komisyonu (BBSC) Sekreteri Stavros Kalognomos ve ICBSS Araştırma ve Proje Geliştirme Müdürü olan Georgia Chantzi bölgedeki genel durum ve son çalışmalar hakkında paylaşımlarda bulundular. Doç. Dr. Taner Albayrak'ın moderatörlüğünde başlayan ikinci panelin konusu İnovatif MET Çözümleri oldu. Konferansın bu kısmında çevre bölgelerdeki üniversitelerden akademisyenlere söz verildi. İkinci bölümün ilk konuşmacısı olan Batum Navigation Teaching Üniversitesi'nden George Gabedeva pandeminin ardından üniversitelerinde gerçekleşen büyük değişimlere diğer üniversitelere örnek teşkil edebilmesi açısından detaylıca değindi. Gabedeva sunumunda üniversitenin karşılaştığı zorluklar, bu engelleri aşma girişimleri ve gelecek planlarına yönelik bilgilere yer verdi.

Gabedeva'nın ardından söz alan Constanta Maritime Üniversitesi'nden Gabriel Raichu IMO'nun denizcilik eğitimine yönelik katkılarından bahsederek başladığı sunumuna siber güvenlik konusuyla devam etti. Hem lisans hem de yüksek lisans düzeyinde öğrencilere siber güvenlik eğitimi sunan Constanta Maritime Üniversitesi internet teknolojilerinin gelişmesiyle

birlikte bu alanın kaçınılmaz bir şekilde gelişmesi gerektiğinin farkında. Raichu'nun ardından söz alan Nikola Vaptsarov Naval Akademisi'nden Ivaylo Bakalov akademilerinde simülasyon eğitimlerinin nasıl gerçekleştirildiğine dair detayları paylaşırken bir diğer panelist Catalin Popa 24 ay sürecek ve içlerinde Piri Reis Üniversitesinin de bulunduğu 5 okulun öncüsü olduğu B4Seas Projesiyle ilgili bir sunum gerçekleştirdi. Popa lisans ve yüksek lisans düzeyindeki öğrencilere bulunmaz bir fırsat sunacak bu programın atıklar ve deniz kirliliğini önleme üzerine planlandığını duyurdu.

Piri Reis Üniversitesi'nden Alaettin neden denizcilik eğitimlerinin değişmesi gerektiği hususunda konuştu: “Bu değişimi tasarlarlarken ekonomik büyüme, IT teknolojileri, inovasyonlar, deniz ticareti modelleri, mavi ekonomi ve çevre yönetimi gibi faktörler göz önünde bulundurulmalı. Buna ek olarak stratejik perspektifimizin de değişmesi gerekiyor” şeklinde konuştu. Konferansın son panelisti olan Pınar Özdemir ise “Soft Skill” denen etkili iletişim, problem çözümü, liderlik, stres yönetimi gibi yumuşak becerilerin denizcilik eğitime yansıtılmasının denizcilik sektörü üzerine oluşturabileceği pozitif etkiler üzerine konuştu. Özdemir'in sunumunun ardından konferans sona erdi. Bölgesel çerçeveden uluslararası bir düzeye yükselen BSAMI Konferansı, şu anda Kanada, Avustralya, Hindistan, Arnavutluk gibi ülkeler yanı sıra çeşitli AB ülkeleri ve kurumları ile BSAMI üye ülkelerinden yaklaşık 90'a yakın katılımcıyı ağırladı.

TÜRKİYE'DE SİGORTA KAPSAMINDA LASHING HİZMETİ VEREN İLK VE TEK FİRMA

- LASHING & UNLASHING HİZMETLERİ
- GEMİ TAMİR VE ONARIM İŞLEMLERİ
- GEMİ AMBAR VE TANK YIKAMA

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

Bunların başında lashing ve unlashing, tamir ve onarım işlemleri ve ambar ile tank yıkama işlemleri gelmektedir.

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

Bu konuda da bir ilki gerçekleştirerek ilk ve tek sigorta kapsamında lashing ve unlashing hizmeti veren firmayız.

Gerek gemi ve gerek konteyner yüklemelerinde yapmış olduğumuz lashing işlemleri tahliye limanına kadar güvencemiz altındadır.

Lashing kaynaklı herhangi bir hasar oluşması durumunda hasar, sigortamız tarafından karşılanmaktadır.



İSKENDERUN • CEYHAN • YUMURTALIK • MERSİN • ANTALYA • İZMİR • İZMİT • İSTANBUL

Thor Ulus. Denizcilik Liman Hizm. Paz. A.Ş.

İstanbul

Yeşilköy Mh. Atatürk Cd.
EGS Business Park B2 Blok No: 12
Bakırköy/İSTANBUL

İskenderun Şube & Atölye

Dumlupınar Mh. 312. Sk.
No: 11 Sanayi Sitesi
İskenderun/HATAY

Tel : +90 (212) 438 0039 / +90 (326) 618 0366
Gsm 7/24 : +90 (532) 710 8003
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

www.thormarinesa.com.tr



T H O R
MARINE S.A.®

MİLLİ SPORCU BURSUNUN TANITIM TOPLANTISI YAPILDI

Gençlik ve Spor Bakanı Dr. Mehmet Muharrem Kasapoğlu'nun girişimleriyle uluslararası başarıları olan milli sporcuların 52 vakıf üniversitesinde yüzde 100 burslu okuma imkanı elde ettiği 'Milli Sporcu Bursu Tanıtım Toplantısı' Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde yapıldı.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla 18 Şubat 2021 Perşembe günü Ankara'da düzenlenen milli sporculara yüzde yüz burs imkanı tanıyan protokolün imza törenine Gençlik ve Spor Bakanı Muharrem Kasapoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kiran, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Oral Erdoğan, üniversite rektörleri ve mütevelli heyeti başkanları ile sporcular katıldı.

Milli Sporcu Bursu Tanıtım Toplantısı'nda bir konuşma yapan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, bugün spor alanında çığır açacak önemli bir projeyi gençlere tanıtmak üzere bir arada olduklarını belirterek, Gençlik ve Spor Bakanlığı ile üniversitelerin hayata geçirdiği "Türk Sporuna Yükseköğretimde Yüzde Yüz Destek" programının hayırlı olmasını diledi. Bu programın, spor ile eğitim öğretimin birbirinin alternatifi değil, tamamlayıcısı

olduğunu bir kez daha gösterdiğini dile getiren Cumhurbaşkanı Erdoğan, sözlerini şöyle sürdürdü: "Bizim çocukluğumuzda, maalesef, spora gereken önem verilmez, spor yapan çocuklar adeta 'hayta' yaftası yerd. Futboldan basketbola birçok sporu, çoğu defa ailelerimizden gizli saklı şekilde, mahalle aralarında sürdürmeye çalışırdık. Kağıttan toplar yapardık ve onlarla sokak aralarında top oynardık. Her şeye rağmen direnen profesyonel spor hayatına geçen arkadaşlarımızın ekseriyeti de eğitimden mahrum kalmıştır. Halbuki gelişmiş ülkelerde spor etkinlikleri, eğitim hayatının ayrılmaz bir parçası olarak görülür, sporcular da el üstünde tutulurdu. Dünyanın birçok prestijli üniversitesinde akademik çalışmayla sportif başarının el ele gittiğini görüyoruz. Mesela dünyada ilk 100 arasında yer alan Kaliforniya Üniversitesi, olimpiyat tarihi boyunca 135'i altın toplam 288 madalya kazanmıştır. Yine dünyanın akademik başarısı en yüksek kurumlarından

biri olan Stanford Üniversitesi de olimpiyatlarda 280 madalya elde etmiştir. Diğer nitelikli üniversitelere baktığımızda da benzer bir başarı tablosuyla karşılaşıyoruz. Akademik çalışmalarda başı çeken bu kurumların, sporda da böyle parlak neticeler alması, kesinlikle tesadüfi değildir. Bu, sporla eğitimi, birbirini destekleyen unsurlar olarak görmenin bir sonucudur."

"BU ANLAYIŞ DAHA FAZLA YERLEŞİYOR"

Spora önem atfettikçe, sporculara hak ettikleri değeri verdikçe, Türk üniversitelerinin de aynı başarıyı yakalayacağına inandığını vurgulayan Cumhurbaşkanı Erdoğan, ülkede bu anlayışın giderek daha fazla yerleştiğini söyledi. Ailelerin, çocuklarını spora daha fazla yönlendirdiğini, okulların, eğitimin yanı sıra spor faaliyetlerine de ağırlık verdiğini, üniversitelerin, sporda derece yapmış gençlere daha çok sahip çıktığını aktaran Erdoğan, ülke genelinde yaşanan bu zihniyet değişiminde, AK Parti hükümetlerinin spor altyapısına ve eğitimine yaptığı yatırımların çok büyük katkısı bulunduğunu bildirdi.

"BİR DEVRİMİ HEP BİRLİKTE GERÇEKLEŞTİRİYORUZ"

Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu, toplantıda yaptığı konuşmasına "Bugün heyecanlıyız, mutluyuz. Çünkü bugün bir hayali daha gerçekleştirmenin sevincini yaşıyoruz" sözleriyle başladı. "Açılan bu kapıdan belki bu yıl 76 sporcu geçiyor ama bugün bir devrimi hep birlikte gerçekleştiriyoruz" diyen Bakan Kasapoğlu, "İnanıyoruz ki yarınlara

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NİN MERSOL PROJE BAŞVURUSU KABUL EDİLDİ

Piri Reis Üniversitesi'nin, Finlandiya AB Ulusal Ajansı'na yaptığı MERSol (Marine Engine Room Simulator online) proje başvurusu kabul edildi.



AB tarafından Covid-19 ile mücadele için sağlanan ek bütçe kapsamında açılan ilave proje çağrısına, birlikte yapılan hazırlıklar kapsamında

Finlandiya Satakunta University of Applied Sciences tarafından Finlandiya AB Ulusal Ajansı'na yapılan MERSolproje başvurusu 95/100 oranında çok yüksek bir değerlendirme notu ile kabul edilerek 263.290 Euro hibe desteğine hak kazandı.

Piri Reis Üniversitesi'nin geçen yıl başlayan ve halen devam etmekte olan diğer üç projesi ile birlikte yürütülmekte olan AB projelerinin toplam bütçesi 1 milyon 014 bin 889 Euro'ya ulaştı. Diğer proje ortakları; Universitat Politècnica De Catalunya / Spain Kherson State Maritime Academy/ Ukraine Lithuanian Maritime Academy/ Lithuania Image Soft Oy /Finland

Spinaker/Slovenia olup, üniversitelerin stratejik ortaklık işbirliği yanı sıra projede yer alan iki SME ile üniversite-sanayi işbirliği de sağlanmış olacak. MERSol projesi kapsamında; makine dairesi simülörlerinin online eğitim ve değerlendirme modülleri, geliştirilecek özel bir yazılım ile makine dairesi simülörlerinin çevrim içi online kullanımı ve bunun diğer simülörlere uyarlanmasına yönelik bir rehber geliştirilmesi sağlanacak. Geliştirilecek uygulamalar yeterli etkinliği sağladığı takdirde, simülör eğitimlerinin bir kısmının uygulamalı gemi eğitimlerinden sayılması yönünde IMO nezdinde girişimlerde bulunulacak.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 19 AKADEMİSYENİ KADROSUNA KATTI

2020-2021 Akademik Yılı'nda üç profesör, bir Doç. Dr., dokuz Dr. Öğretim Üyesi, 6 öğretim görevlisi olmak üzere toplam 19 akademisyeni kadrosuna kattı.

Yüksek Öğretim Kurulu'nun hassasiyetle önem verdiği üniversitelerde akademik "nitelik geliştirme" anlayışı Piri Reis Üniversitesi'nin de öncelikli konuları arasında yer alıyor. Bu doğrultuda üniversitenin başta insan ve finansal kaynakları olmak üzere tüm kaynakların artırılması ve çeşitlendirmesi önceliği oldu. Öğrenci sayısındaki büyümeye ve gelişmeye bağlı olarak her geçen yıl akademik kadrosu büyüyen Piri Reis Üniversitesi, eğitimi her alanda yükseltmeye devam ediyor.

Üniversitenin öğretim üyesi ve öğretim elemanı başına düşen öğrenci sayıları açısından hem Türkiye, hem vakıf

üniversiteleri, hem de gelişmiş ülkeleri en iyi temsil eden OECD ortalamasında yer alıyor. Bu kapsamda 2020-2021 Akademik Yılı Güz Dönemi'nde alanında uzman 19 akademisyen daha Piri Reis Üniversitesi'nin kadrosuna katıldı.

İŞTE O İSİMLER:

Deniz Hukukçusu Prof. Dr. A. Samim Ünan, Prof. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu, Prof. Dr. Şebnem Helvacıoğlu, Doç. Dr. Cüneyt Ezgi, Dr. Öğretim Üyesi Melisa Konfidan, Dr. Öğretim Üyesi Müzeyyen Gözde Atasayan Orçun, Dr. Öğretim Üyesi Sevdâ Keskin, Dr. Öğretim Üyesi Şenol Durmuşoğlu ve Dr. Öğretim Üyesi Füsün



Er ve Öğretim Görevlisi Yeşim Ocak, Öğretim Görevlisi Büşra Ulu, Öğretim Görevlisi Kübra Uğurlu, Öğretim Görevlisi Eda Saraç, Öğretim Görevlisi Duygu Kurdoğlu, Öğretim Görevlisi Semih Aydın.

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

İHTİYAÇ SAHİBİ ÖĞRENCİLERE TABLET BİLGİSAYAR DESTEĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde başlatılan kampanya kapsamında İstanbul'da denizcilik eğitimi veren okullarda ihtiyaç sahibi öğrencilere tablet bilgisayar desteğinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda, 10 Şubat Çarşamba günü bağış programı düzenlendi. Pandemi koşulları nedeniyle alınan sağlık tedbirleri çerçevesinde Beşiktaş İlçe Milli Eğitim Müdürü Nesrin Kakırman, Müdür Yardımcısı Ersan Öksüz ile Beşiktaş ilçesinde bulunan Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Erol Gündoğdu ve İTÜ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Hüseyin Toros katıldı.

Hem fiziki hem de sanal ortamda gerçekleştirilen programda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, pandemi döneminde okulların da, uzaktan eğitimle faaliyetlerini sürdürdüklerini belirterek, "Hakikaten Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde, Sayın Milli Eğitim Bakanımızın koordinasyonunda pandeminin başladığı ilk dönemden itibaren uzaktan eğitime başlayabilen az ülkenin arasında

ülkemizin yer alması göğsümüzü kabarttı. Çocuklarımızı bir yandan hastalık tehdidinden korurken, diğer yandan eğitimlerine ara vermeden devam etmelerini sağlamış olduk." dedi.

Uzaktan eğitim zorunluluğunun, ekonomik zorluklar içinde olan öğrencilerin bilgisayar ihtiyaçlarını da gündeme getirdiğini belirten Tamer Kıran, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde 365 Oda ve TOBB ile birlikte, online eğitim gören ama bilgisayar alacak maddi imkânı bulunmayan öğrencilere, tablet bilgisayar temin edilmesine karar verildiğini kaydederek, şunları söyledi: "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak öncelikle Milli Eğitim Bakanlığı ile imzaladığımız Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamındaki İstanbul'daki 2 proje okulu Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi başta olmak

üzere, denizcilik alanında eğitim veren okulların öğrenci miktarına göre kontenjan tespiti yapılmış, belirlenen bu kontenjanlara göre il ve ilçe milli eğitim müdürlüklerimiz ile okul müdürleriyle yaptığımız müşterek bir çalışma neticesinde ihtiyaç sahibi öğrencilerimiz tespit edilmiştir.

Sonuçta bugün, İstanbul'da bulunan ve denizcilik eğitimi veren 8 okulumuza toplam 137 adet, şubelerimizin bulunduğu il ve ilçelerdeki okullarımıza toplam 180 adet olmak üzere, genel toplamda 317 adet tablet bilgisayarın dağıtımını gerçekleştirilmektedir.

Tablet bilgisayarların ihtiyaç sahibi öğrencilerimizin önemli bir eksiğini gidereceğine, daha iyi eğitim almalarına vesile olacağına inanıyor, bu projenin hayata geçmesine katkı sağlayan ve destek veren başta TOBB olmak üzere herkesi canı gönülden kutluyorum."

Beşiktaş İlçe Milli Eğitim Müdürü Nesrin Kakırman da toplantı sonrasında şu açıklamalarda bulundu: "İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın öğrencilerimize gerekli hassasiyeti gösterip ve üzerine düşen sorumlulukları yerine getireceğine eminiz. Umarım bu iş birliğimiz artarak devam eder. Tüm iş adamlarımıza ve Deniz Ticaret Odası'na teşekkür ederiz".

Toplantıda daha sonra, Tamer Kıran, temsili olarak birer tablet bilgisayarı Beşiktaş İlçe Milli Eğitim Müdürü Nesrin Kakırman ile Okul Müdürleri Erol Gündoğdu ve Hüseyin Toros'a verdi. İstanbul'daki 8 okula verilen 137 bilgisayar DTO tarafından okullara ulaştırılacak.



BUILDING A **SUSTAINABLE** FUTURE TOGETHER

LET US ASSIST YOU TODAY
www.eagle.org/sustainability

SAFETY LEADERSHIP
IN A CHANGING WORLD

ALIAĞA LİMANLARI 2020'DE REKOR KIRDI

Aliağa Ticaret Odası, 2020 yılında İzmir'in Aliağa ilçesindeki limanlarda toplam elleçleme, gelen gemi sayısı ve konteyner elleçlemesinde rekor kırıldığını açıkladı.

Aliağa Ticaret Odasından yapılan açıklamaya göre, 2019'da Aliağa limanlarında 65 milyon 799 bin ton olan toplam yük elleçlemesi, 2020 yılında yüzde 4,78 artışla 68 milyon 946 bin tona çıkarak tarihinin en yüksek rakamına ulaştı. Konteyner elleçlemesinde ise 2019 yılına göre yüzde 12,63 artarak 1 milyon 275 bin TEU'ya ulaştı.

TOPLAM GEMİ HAREKETİ 5 BİN 356'YA ÇIKTI

2019 yılında toplam 5 bin 132 gemi hareketi olurken; 2020 yılında bu sayı 5 bin 356'ya çıktı ve Aliağa limanları İzmit'ten sonra Türkiye'nin en yoğun ikinci limanı oldu.

Açıklamada görüşlerine yer verilen Aliağa Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Ertürk, COVID-19 salgını nedeniyle dünya ölçeğinde daralan ticaret hacminden dolayı yük bulmakta zorlanan limanların aksine Aliağa limanlarının; stratejik konumu, yük miktarları ve lojistik kapasiteleriyle Avrupa ve dünya ticaretine, küresel tedarik zincirlerine önemli katkı sağlamaya devam ettiğini belirtti.

BÖLGEDE İTHALATIN İHRACATI KARŞILAMA ORANI YÜZDE 152,4

Aliağa limanlarının ve sanayisinin 2020 yılı verilerini değerlendiren Aliağa Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Ertürk, Koronavirüs salgını neticesinde dünya ölçeğinde daralan ticaret hacminden dolayı yük bulmakta zorlanan limanların aksine Aliağa limanlarının stratejik konumu, yük miktarları ve lojistik kapasiteleri ile Avrupa ve dünya ticaretine; ayrıca küresel tedarik zincirlerine 2020 yılında önemli katkı sağlamaya devam ettiğini söyledi. Başkan Ertürk, Aliağa'nın 2020 yılında da dış ticaret fazlası vermeye devam ettiğini ifade ederek, bölgede



ihracatın ithalatı karşılama oranının yüzde 152,4 olduğunu dile getirdi.

BÜYÜME İVMESİ YÜKSEK OLACAK

Ortaya çıkan rakam ve rekorların bölge sanayisinin üretimde ve istihdamda olumlu ilerlemeleri gösterdiğini belirten Ertürk, "Limanlarımızın gösterdiği başarı, müteşebbislerin bölgeye olan yatırım iştahını da arttırıyor. Bu noktada 2021 yılında limanlarımızda yatırım programlarının devreye alındığını görüyoruz.

Anılan veriler ışığında baktığımızda Aliağa'nın geleceğe bakışının hangi çerçevede olması gerektiğine işaret ediyor. Bölge sanayicisinin ve lojistik firmalarının sorunlarının çözümü, bölgemizde iş yapmayı tercih eden yatırımcıların ve ilçe halkının refahına olumlu etki edecek ve geleceğe umutla bakmamızı sağlayacak yatırımların

bölgemize çekilmesi açısından da çok önemli olduğu aşikar" dedi.

Aliağa'nın ekonomide son 3 yıl içerisinde yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen büyümesini sürdürmeye devam ettiğini ve yeni normale geçişle birlikte büyüme ivmesinin çok daha yüksek olacağını altını çizen Ertürk, "Aliağa yatırımlarla hızla gelişiyor ve bu gelişimi sürdürülebilir hale getirebilmek için gelişime giden yoldaki sorunların kurumlar arası birliktelik içerisinde iyi irdelenmesi ve bu sorunlara çözümler üretilmesi gerekiyor.

Birlikte hareket etmenin, sorunlarımızın çözümünde ve sürdürülebilir büyümeye katkılarını görmemezlikten gelmememiz, bölgemize ve ülkemize büyük katkılar sunacaktır" diye konuştu.

(DTO Aliağa Şubesi)

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



TÜRKİYE BİRİNCİSİ “KOCAELİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Kocaeli Şubesi'nin 2021 yılı ilk meclis toplantısı video konferans yöntemiyle yapıldı.

Toplantıya, Kocaeli Vali Yardımcısı Suat Yıldız ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da iştirak etti.

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Dr. Kürşat Bal başkanlığında gerçekleştirilen toplantının açılış konuşmasını Vali Yardımcısı Suat Yıldız, gerçekleştirdi.

Meclis toplantısında Kocaeli'nin güncel ekonomik verilerini de aktaran Başkan Vedat Doğusel, “Kocaeli gelen gemi sayısında yüzde 18, yük elleçlemesinde ise yüzde 15 pay oranı ile Türkiye birincisidir. Geçtiğimiz yıl ihracatımız 26 milyar 278 milyon dolar olurken, ithalatımız ise 42 milyar 763 milyon



dolar olarak gerçekleşmiştir. Yıl toplamında en fazla ihracat yapılan gümrük kapımız 10 milyar 385 milyon dolar ile Derince'dir. İzmit Gümrük Müdürlüğü 8 milyar 828 milyon dolar ile ikinci sıradadır. İthalatımızda ise; Derince ve Dilovası gümrük müdürlükleri en fazla ithalat değeri sağlayan bölgelerimizdir. Derince 13 milyar

743 milyon, Dilovası 14 milyar 373 milyon dolardır. 2020 yılı Ocak-Aralık döneminde Doğu Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğümüzde 47 milyar 601 milyon TL vergi tahsilatı yapılmıştır. En fazla vergi tahsilatı Dilovası ve Derince gümrüğünde olmuştur. Yıllık bazda yüzde 40 artış görülürken, aralık ayında aylık bazda vergi tahsilatı bir önceki aya göre azalmıştır. Diğer yandan aralık ayındaki ihracat miktarı yaklaşık 450 milyonluk bir artışla 2 milyar 976 milyon dolar olurken, ithalatta ise kısmen bir düşüş yaşanmıştır. İthalat miktarı 4 milyar 595 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir” dedi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

GÜNÜBİRLİK GEZİ KOOPERATİF TEMSİLCİLERİ DTO'DA BULUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi hizmet binasında, Şube Başkanı Orhan Dinç ve yarımada faaliyet gösteren günübirlik gezinti teknelerinin başkanları ile temsilcileri toplantı gerçekleştirdiler.



Şube Başkanı Dinç, toplantı hakkında memnuniyetlerini dile getiren ve odaya teşekkürlerini ileten kooperatif temsilcilerine, 2021 sezonu öncesi ve sonrasında bu toplantıları düzenli olarak gerçekleştirmeye ve günübirlik gezi faaliyetlerinin ortak paydada daha iyi koşullarda yapılması için oda olarak çalışmaya devam edecekleri

sözünü verdi. Toplantı sonrası, 1990'lı yılların başında kurulmuş ve yaklaşık 30 yıldır her yıl binlerce kişiye hizmet veren, SS Gümbet Koyu Günlük Gezi Tekneleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Bülent Can ve SS Bodrum Yeni Bodrum Deniz Yolcu Taşıma Kooperatifleri Başkanı Mustafa Günaydın, Muğla Büyükşehir Belediyesi bağlı bulunan liman işletmeleri yeni ücret tarifesi hakkında memnuniyetlerini dile getirdiler.

Faaliyet gösterdikleri Bodrum ve Gümbet Limanları'nın, ekmeğini denizden kazanan tekne işletmeleri için kurulduğu üzerine vurgu yapan iki Başkan, özellikle 2020 yılında Covid-19 pandemisi sebebi ile sektörde

yaşanan daralma sebebi ile nakit akışı sıkıntısı yaşandığını belirttiler. İşletme maliyetleri büyük oranda artmasına rağmen ticari yatılara enflasyon oranının altında zam yapmış olan ve bağlı bulunan liman işletmelerinde altyapı ve güvenlik konusunda yatırımlarına hız kesmeden devam eden Muğla Büyükşehir Belediyesine ve üyeleri olan ticari yatların her platformda haklarını savunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesine teşekkürlerini ilettiler. Toplantıda sektöre ilişkin sorunlar görüşüldü ve herkesin mutabık kalacağı çözüm önerileri hakkında ortak çalışmalar başlatıldı.

(DTO Bodrum Şubesi)



VOYAGE EASILY

www.voyageeasily.com



TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ONLINE YAT YÖNETİM SİSTEMİ

Voyage EASILY, Türk insanının samimiyeti ve misafirperverliğini; evrensel, kurumsal ve profesyonel yapısında birleştirir.

Voyage EASILY'nin başarısı, denizlere verilmiş yılların ve emeğin ürünüdür. Bu nedenle, teknolojik gelişmelere paralel olarak her gün kendisini biraz daha geliştirir. Durağan bir yapıda kalmak yerine dinamik bir rol üstlenir. Modern hayatın gerçekleriyle tekniğini,

bilgisini ve iş kabiliyetini harmanlar, müşterilerine eşsiz bir deneyim ve hizmet olarak sunar. Şirketimiz alanında ilk ve tektir. Bu bağlamda, Dünyada ve Türkiye'de ilk defa sunulan bir hizmet olan online motor yat yönetim sistemini yapmıştır.

NEDEN TÜRK ARMATÖRLERİ YABANCI BAYRAK ALTINDA GEMİ ÇALIŞTIRIYORLAR?



HARUN ŞİŞMANYAZICI
EKONOMİST

Bilindiği üzere uluslararası ticaretin miktar olarak %87'si parasal olarak bazı kaynaklarda farklı oranlar olmasına rağmen yaklaşık %65-70'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Bunun nedeni deniz yolu taşımacılığının birçok bakımdan en ekonomik ulaşım modu olmasıdır. Bu özellikle kıtalararası, uzun mesafeli ve primitif hammadde taşımaları bakımından daha fazla önem taşımaktadır. Ancak bu ulaşım modunun kendine özgü özellikleri bulunmaktadır. Kara taşımacılığında talep arttığında nakliyeciler en geç bir ay içinde yeni bir TIR'a sahip olurken, deniz taşımacılığında bu yeni inşa da 1-2 yıl sürebilmektedir.

Bu süre içinde ise pazarın şartları değişmekte, talep azalabilmekte ya da armatörlerin hepsi aynı şekilde düşünüp yatırım yapınca gemi tonajı arzı artabilmektedir. Bu ise navlunları baskılayarak zaman zaman düşmesine ya da çok artmamasına neden olmaktadır. 30 yıl içinde diğer alanlardaki mal ve hizmet fiyatları

artışı ile navlun artışı mukayese edildiğinde bu durum daha iyi anlaşılacaktır. Ortalama navlun artışı diğer mal ve hizmet ücretlerine göre çok geri kalmıştır. Bu nedenle bu sektör aynı tarım kesiminde (patates, soğan üretiminde) görülen örümcek ağı teorisinde olduğu gibi "time lag" sorunu ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bugünün piyasasına bakarak gemi yaptırma kararı alındığında herkes aynı yönde karar alınca, gemiler teslim edildiğinde armatör kendi eli ile kendine kötü bir piyasa oluşturmaktadır.

Arzın artmasında ise geçtiğimiz yıllar içinde uluslararası finans piyasalarında likiditenin çok bollaşması ve finans kuruluşlarının bunları kredi olarak verme çabası, 2008-2009 krizinden çok etkilenen tersanelerin yeni gemi inşası için uygun koşullar sunması, birçok risk iştahı yüksek armatörün ve yeni yatırımcıların bu alana girmesini teşvik etmiştir. Akıllı başında temkinli armatör piyasayı okuyarak yatırım yapmamasına rağmen, risk iştahı yükseklerin yatırımları yüzünden onlar da arz ve talep dengesizliğinin oluşturduğu krizlerden nasiplerini almışlardır. Yani piyasadaki müdebbir armatörlerin davranışları piyasayı oluşturmaya yetmemekte, zaman zaman kendi dışlarındaki hareketlerin oluşturduğu şartlarda çalışmaya mecbur olmaktadır.

Ancak bu süreç içinde normal küresel enflasyon, yeni güvenlik (denizde can ve mal emniyeti) ve çevre kuralları (deniz kirliliğini /sera gazı emisyonlarını düşürme ve balast suyu ile zararlı mikro organizmaların başka denizlere taşınarak onların biyolojik yapısına zarar vermesini önlemeye matuf kurallar), gemilerin yaşlanması (Genele bakarsak küresel filo gençleşmektedir),

yakıt fiyatlarındaki artışlar (düşük sülfürlü yakıtın fiyat farkı) ve diğer nedenler ile armatörlerin maliyetleri artmıştır.

ABD KOLAY BAYRAK UYGULAMASINI BAŞLATTI

Önceleri denizde can ve mal emniyeti, 1950'lerden sonra deniz kirliliğini önleme ve 1919'dan sonra ILO konvansiyonları, son 15 yıl içinde hava kirliliği ile ilgili gerek ulusal, gerekse uluslararası ölçekte yaptırımlar, ortaya çıkan yeni teknolojiler armatörlerin hem iş yükünü, hem de kalifiye elaman ihtiyacını artırmaya başlamıştır. I. ve II. Dünya Savaşları sonrası ulusal devletlerin kendi gemi adamlarını ve kendi ticari ve askeri bahriyesini oluşturma politikaları, kabotaj kanunlarının ortaya çıkışı, ülkelerin kendi ulusal bayrakları altında gemi çalıştırmanın şartları içinde kendi uyruklarından olan gemi adamlarının istihdamı ve gemilerin kendi tersanelerinde üretilmesinin bulunması, bunların ise maliyetleri artırıcı unsur olması tam rekabet piyasası koşulları altında çalışan armatörleri navlunları yükseltme imkanları olmadığından yegane çare olarak maliyetleri düşürmeye yöneltmiştir. Buna ilk çare olarak da ABD armatörlerinin başlattığı, ama aslında perde arkasında ABD güvenlik strateji ve politikasının bir ürünü olarak ortaya konulan ve zaman içinde gelişerek yaygınlaşan kolay bayrak uygulaması olmuştur.

Tarihsel süreç içinde pazara girme, o denizlere hakim ülkelerin himayesinden yararlanma, düşmanı aldatma mülahazası ile yabancı ya da başka bayrak altında gemi dolaştırma ve çalıştırmanın ilk örneklerine şahit olmak Orta Çağ'a kadar uzansa da, ilk gerçek kolay bayrak uygulaması 1917

yılında 63 sayılı mali kodunda bir tadil ile Panama Devleti'nin, gemi ve gemi adamı ihtiyacına binaen kendi sicilini yabancı ülke gemilerine ve personeline açması ve 1919 yılında bir Amerikan Şirketi'nin Panama Bayrağı altında gemi çalıştırması ile başlamıştır. Ancak Panama'nın uluslararası taşımacılık bakımından kendi sicilini yabancı ülke armatörlerine açması 1925 yılı ve 8 No'lu yasa ile olmuştur. ABD armatörleri de sıkı bir şekilde 1919'dan beri Panama Bayrağı'nı kullanmışlardır. Bunun nedeni ise bir taraftan o tarihlerde ABD'de uygulanan içki yasağının delinmesi ve 1915-1922 tarihleri arasında ABD'de uygulamaya konan deniz ticaret yasaları ve özellikle 1920 Jones ACT'in gemi personelinin istihdamı, hakları ve KABOTAJ ile ilgili hükümleri olmuştur.

ABD karasuları dahilinde gemi çalıştırmanın en önemli şartlarından bazıları ağırlıklı olarak (%75) ABD uyruklu ya da oturma / çalışma müsaadesi olan personelin çalıştırılması ve geminin Amerikan tersanelerinde inşa edilmesi /tamiri olmuştur. Bu ise, maliyetleri anormal artırmıştır. Bu yüzden ABD şirketleri önce Panama, sonra Muz gemileri ile Honduras (1943) ve bilahare Liberya (1948) yani PANLIBHON ülkeleri bayrağı altında gemilerini çalıştırmaya başlamışlardır. Daha sonra bunlara ABD'nin offshore ikinci sicili olan Marshall Island dahil olmuştur.

Böylece hem büyük vergi avantajları elde etmişler, hem de istedikleri ülkenin vatandaşlarını uygun koşullarda istihdam etme, istedikleri ülkede gemi inşa ettirme, satın alma imkanına kavuşmuşlardır. Bu sistem ABD armatörlerine büyük bir mali avantaj ve operasyonel esneklik sağlamıştır. Bu maliyet avantajına örnek olarak; ABD'nin büyük konteyner firması Sealand'ın 1999 yılında filosundaki 63 geminin 28'i yabancı bayrak altında çalışmakta olup, her bir geminin yıllık olarak sağladığı tasarruf 3,5 milyon USD olduğu belirtilebilir

(Bilindiği üzere Sealand 2000 yılında Maersk çatısı altına girmiştir. Maersk Sealand&Maersk Lojistik). Bununla beraber Maersk'in bazı gemileri kabotaj hakkı ve bazı avantajları nedeni ile özellikle ABD'nin doğu ve batı kıyıları arasındaki kabotaj hattı konteyner taşımacıları için ABD Bayrağı altında çalıştırılmaktadır.

ABD ayrıca askeri ve siyasi politikası gereği savaş zamanında, hatta barış zamanında kendisi ile dost olmayan ülkelere/ülkelerden yapılan taşımacılıkta kullanılmak üzere bir miktar ticari filoyu söz konusu kolay bayrak ülkeleri bayrağı altında tutmayı organize ederek; el atından teşvik etmiş, kolaylıklar sağlamıştır. Panama sicilini başlangıçta teşvik etmiş, işbirliği yapmış, daha sonra Panama ile ilişkileri siyaseten bozulmaya başladığında Liberya sicilini Amerikan bankalarının desteği ile eski Amerikan bürokratları kurmuştur (Edward Stattinus). Bilahare bu şirket Marshall Island sicilini yönetmeye başlamıştır. **“Kısaca; elverişli bayrak altında gemi çalıştırmak sadece ekonomik nedenlere bağlı olmayıp, bunun stratejik ve siyasi nedenleri de olabilmektedir”.**

İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD'nin 45 günde hatta bazılarını daha kısa sürede ürettiği Liberty Type gemileri müttefik devletlere; yani Yunanistan, İngiltere, kuzey ülkeleri hatta Rusya ve diğerlerine uygun koşullarda satması, hibe edilmesi sonucu, başta Yunanistan olmak üzere bu gemileri alanlar onları kolay bayrak ülkeleri bayrağı altında çalıştırmaya başlamışlardır. Böylece 1950'li yılların başında **“Flag Of Convenience” “Kolay Bayrak-Elverişli Bayrak”** terimi ortaya çıkmıştır. (Kolay bayrak, Openregistry ya da International Registry'nin nickname'dir. Literatürde Open Registry ve Flag of Convenience farkı olup, FOC çevre kirliliğini önleme, emniyet ve gemi adamlarının refahı ile ilgili ulusal ve uluslararası konvansiyon ve yasaları sıkı bir şekilde uygulamayan ülke bayraklarına denilmekte, openregistry

ise bu hususlara önem veren, ancak bazı mali avantajlar sağlayan ülkeler olarak tanımlanmaktadır). Panama, Liberya, Honduras'ı takiben serbest bandıra uygulaması giderek yayılarak, Bermuda (1974), Bahama (1976), Malta (1973), Singapur (1966), Kıbrıs (1964), Hong Kong, Gibraltar, Cayman Island, Kamboçya ve diğer bazı gelişme yolundaki ülkeler döviz geliri sağlamak için bu kervana dahil olmuşlardır. Zaman içinde bu gelişme yolundaki ülkelerin sicil hizmeti uygulamasından dolayı kendi bayrakları altında çalışan ulusal filonun ve kendi uyruklarından olan gemi adamlarının istihdamının azalması yüzünden mustarip olan bazı ülkeler, offshore ya da domestic olarak ikinci sicili oluşturarak, armatörlere ulusal sicile göre bazı avantajlar sağlamışlardır. Örneğin Norveç (NIS-1987-local), Almanya (GIS-1989 local), Danimarka (DIS-1989 local), Fransa (Kerguelen-1989 offshore), İngiltere (Isle of man-1984-offshore), Marshall Island (İkinci Sicil-ABD 1992 offshore), İtalya İkinci Sicili (1998-local), Hollanda (Hollanda Antilleri 1987-Offshore), İspanya (1991-Kanarya Adaları / offshore), Portekiz (1990 Medeira-offshore), Belçika (Lüksemburg-1989) Bu kervana 1999 yılında TUGS ile Türkiye'de katılmıştır. Diğer taraftan Filipinler, Hindistan, Pakistan, son zamanlarda Gürcistan, Azerbaycan, Doğu Avrupa ülkeleri ve Çin uygun koşullarda kaliteli gemi adamı sağlamaya başlamışlardır. Böyle olunca kolay bayrak altında gemi çalıştıranlar, daha uygun olan bu gemi adamlarını tercih etmeye başlamışlardır.

ULUSAL FİLOLAR TEŞVİK EDİLMEMEYE BAŞLAR

Serbest bandıra ülkeleri sicilinin tercih edilmesinin diğer bir nedeni ise 1982 yılında 14 Avrupa ülkesinin önderliğinde Paris MOU ve bunu takiben bölgemizde Akdeniz ve Karadeniz MoU'lar kurulmadan önce kolay bayrak ülkeleri bayrak devleti denetimlerini layıkıyla yapmadıklarından, liman devleti

denetimlerinin de uygun bir şekilde yapılmadığı ülkeler arasında gemi çalıştıran armatörlerin kendi ülkelerindeki sıkı denetimlerden kurtulmak istemeleri olmuştur. Ancak 1980 yılların başından itibaren UNCTAD'ın da bu konuda çalışmaya başlaması ve henüz yürürlüğe girmeyen 1986 Konvansiyonu'nun oluşturulmasına öncülük yapması sonucu serbest bandıra ülkelerinin pek çoğu bu denetimleri sıkı bir şekilde yapmaya hatta sicillerine, bayraklarına gemi kabul ederken seçici davranmaya başlamışlardır. **“Kolay bayrak sistemi armatörlere yukarıda sözü edilen avantajları sağlarken, bazı ülkeler de milli sicillerine ayrıcalıklar tanımaya başlamışlardır”.**

Ulusal bayrak altında gemi çalıştırmak pahalı olurken, ABD'nin de dahil olduğu birçok ülke kabotaj hakkı, bayrak ayrımcılığı, yük rezervasyonu, kredi teşvikleri vb. ile kendi ulusal filolarını teşvik etmekten de geri kalmamışlardır. Bu cümleden olmak üzere; Çin başta olmak üzere yükselişte olan ya da gelişmekte olan ülkelerin çoğu da deniz taşımacılığı sektörlerini himaye eden korumacı politikalar uygulamayı, Dünya Ticaret Örgütü'nün yasak ve şikayetlerine rağmen devam ettirmişlerdir. Ancak buna rağmen ABD filusunun yaklaşık %91'i yabancı bayrak altında çalışmaktadır. Aynı şekilde çok sayıda ülke gemilerini ya serbest bandıra, ya da bizdeki TUGS'a göre daha avantajlı olan ikinci sicil altında çalıştırmaktadır

Bu cümleden olmak üzere şu an Türk sahipli filonun %76'sı yabancı bayrak altında çalıştırılmasına karşın, Çin gibi devlet kapitalizmi uygulayan bir ülkenin ve sosyalist bir rejimden liberal ekonomiye geçiş sürecinde olan Rusya'nın filusunun sırası ile %56 ve %66'sı liberal ekonomilerden Almanya'nın filusunun %91,7'si, ABD'nin %91'i, Kanada'nın %95'i, Japonya'nın %85,5'i elverişli bayrak altında faaliyet göstermektedir. Dünya üzerinde yabancı bayrak altında

çalıştırılan filosu olmayan 2-3 küçük ülke olup, bunların da yeterli filosu bulunmamaktadır. Ancak Malezya, İran, Endonezya, Vietnam, Tayland ve Suudi Arabistan'ın ulusal filo altındaki gemi tonajı oranı %50'den fazladır.

Artık yukarıdaki açıklamalarımız paralelinde Puzzle'in parçalarını birleştirebiliriz.

i) Denizcilik piyasasının diğer sektörlerden farklı, kentine özgü çalışma koşulları ve yapısı vardır. Bu sektörde piyasa aktörleri kendi yatırım kararları ile birbirlerini etkileyebilmektedirler.

ii) 2008 ikinci yarısından itibaren bu sektör gelir bakımından 2-3 kısa dönemli yükselmeler ve kısa dönemli büyük çöküntüler dışında tatmin edici olmayan bir süreç yaşamaktadır.

iii) Maliyetleri ise teknolojik gelişmeler, fiyat artışları yeni regülasyonlar nedeni ile sürekli olarak ve büyük yatırımları gerektirecek şekilde artmaktadır.

iv) Bazı gelişme yolundaki ülkeler kendi filolarını bayrak ayrımcılığı, yük rezervasyonu, mali destekler ile korurken, gelişmiş ekonomilerde bunu teknoloji ve AR-GE konusunda ve gizli olarak yine finansal konularda desteklerken bu imkanlara sahip olmayanlar oyuna geriden başlamaktadırlar.

v) Bu şartlar altında navlunları artıramayan armatörler mecburen maliyetlerini düşürmeye yönelmişlerdir. Bunu gerçekleştirebilecekleri imkanlar ise; büyük sermaye gerektiren büyük ölçekli taşımaların avantajları tahtında birim tonaj büyütme, enerji verimliliği, stratejik ittifak ve kümeler ve diğerleri meyanında filoyu serbest bandıra ya da ikinci sicil altında çalıştırmak olmaktadır.

İşte Türk armatörlerinin rakipleri bu durumda iken acaba, Türk armatörünün son 30 yıldaki durumu ne merkezdedir? Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamıza rağmen Türkiye de ABD'deki Pasifik Atlantik arasındaki

INTERAMERİKAN TRADE gibi güçlü bir dahili taşımacılık olmadığı için filo mecburen dış ticaretimizin taşınmasında ve dıştan dışa (CROSS TRADE) taşınmasında kullanılmakta ve rakipleri ile aynı piyasa koşullarına tabi olmaktadır. Bu piyasanın da iyi olmadığı yukarıda açıklanmaya çalışılmıştır. Buna rağmen Türk armatörü 90'lı yılların sonlarından önce filo durumu ve sosyolojik yapısı nedeni ile kolay bayrağı tercih etmemiş ve önceleri milli gemi sicilinde, daha sonra ise bunun yanı sıra TUGS kurulduktan sonra bu Türk ikinci sicilinde kalmıştır.

1980 öncesi döviz sıkıntımızın giderilmesi ya da döviz açığımızın azaltılması nedeni ile devlet tarafından denizcilik sektöründe bayrak ayrımcılığı ya da yük rezervasyonu ile gerekli himaye sağlanmıştır. Ödemeler bilançosundaki zafiyetler nedeni ile içinde yer aldığımız OECD tarafından da buna müsaade edilerek, bize bu konuda muafiyetler tanınmıştır. 1980 sonrasında ise Türkiye'nin liberal ekonomiye geçiş ve ihracat odaklı büyüme döneminde bir taraftan gemi inşa için uygun kredi koşulları sağlanırken, diğer taraftan uzak yol piri verilmiştir.

Daha sonra bu himayeci ve ayrımcı uygulamalar gerek AB, gerekse OECD içindeki konumuz ve bunların himayeci ve korumacı politikalara karşı olmaları nedeni ile kaldırılmıştır. Fakat tüm bu teşvikler verildiği dönemde filomuzun gelişmesine ve bu sektörde yer alan yeterli sermaye yapısı olmayan deniz taşımacılığı müteşebbislerinin palazlanmasına katkı sağlamıştır. **Bizde de bu dönemlerde sağlanan teşvikler ile koster armatörü 1000-2000 DWT'lik gemileri işletmeden tankerlerde ULCC'lere kuru yükte CAPE tonajına kadar filodaki gemi büyüklüğünü artırmış, teşviklerin yapıldığı dönemlerde Türk dış ticaretinin taşınmasında Türk Bayrağı'nın payı artarak, bazı yıllarda kalkınma planı hedefi tutturularak %50'lere ulaşmıştır.**

(1983 Türk bayrak payı %50) Türk armatörünün yabancı bayrak altında çalıştırdığı filonun toplam Türk sahipli filo içindeki payı 1999 da %10 iken, 2001'den itibaren artmaya başlamış (%18), 2004'den itibaren ise hızlanarak (%25) her sene üstüne koya koya günümüzde %76'ya çıkmıştır.

Türk armatörünün kolay bayrağa geçişinin diğer nedenleri ise ekonomik avantajlar meyanında, bazı ülkelerin kendi tersanelerinde inşa edilen gemilere uygun kredi vermek için oluşturulan sistem içinde (geminin satın alma opsiyonu ile bareboat esası ile kiralanması ve buna göre inşa edilmesi yöntemi) yabancı bayrağı kullanmaya mecbur olması ya da bize dost gibi görünseler de, bazı yabancı ülke limanlarında Türk personel ve Türk bayraklı gemilere farklı nedenler ile kötü davranılması ve bu nedenle kiracıların Türk bayrağını tercih etmemesidir (nadir de olsa).

Ülkemizdeki bazı denetim kaynaklı sıkıntılar ve 1969 Tonaj Ölçüm Konvansiyonu'nun bazı maddelerinden yararlanarak, özellikle küçük gemilerin DWT ve DWTCC kapasitesini artırmak gibi ihtiyaçlar da yabancı bayrağın tercih edilme nedeni olabilmektedir. Ancak ana neden ekonomik olup, daha düşük vergi ödemek ve daha düşük personel gideri ile çalışmaktır. Özellikle SGK primleri OPEX içinde önemli yer tutmaktadır. Her ne kadar TUGS'da personel için gelir vergisi ödenmese ve tonaj vergisi uygulaması ile gelirden ödenen vergi sistemine göre daha düşük vergi ödense de, bunlar diğer ülkelerin ikinci sicillerindeki tonaj vergisi uygulamalarına ve gerçek kolay bayrak ülkelerindeki tonaj vergisi sistemine göre yüksek olmaktadır.

Örneğin; Türk armatörünün SGK Pirimi bakımından rakipleri karşısındaki ilave maliyet yükü Supramax tonajında gemi başına ayda 11.000 USD olmaktadır. Bu günkü piyasada bu ciddi bir fark olup ya taşıyanın karını ortadan kaldırmakta ya da zararını bu miktarda artırmaktadır. Bilindiği

üzere TUGS'da kayıtlı gemi ve yatların işletilmesi ve devredilmesi sonucu elde edilen kazançlar gelir vergisi ve kurumlar vergisinden istisnadır, bunun yerine kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı uygulanmaktadır.

Bu cümleden olmak üzere TUGS'da varlık ya da servetten alınan vergiler kapsamında TUGS'a kayıt ettirilen gemiler için 10.000 USD kayıt harcı ve net ton üzerinden yıllık 1 USD tonaj harcı alınmaktadır. Diğer ülkelerin tonaj vergisi sistemlerinde bazı muafiyetler

GROSTON	KATSAYI
100-10.000	1.2
20.000 gt kadar	1.1
40.000 gt kadar	1.0
80.000 gt kadar	0,9 daha sonra 0.45'e düşürülmüştür.
80.000 gt üstü	0,8 daha sonra 0.20 ye düşürülmüştür.

ve tonaj büyüdükçe ve genç filo için bazı indirimler olmasına karşın, TUGS da bu indirim Türk Loydu'nu seçen gemiler için %50 indirim şeklinde uygulanmaktadır.

Ancak bazı armatörler Türk Loydu'nu seçmek isteseler de kira mukavelelerinde ve Kredi koşullarında IACS Klas şartı olduğundan bunu gerçekleştirememektedirler.

Bazı ülkeler kayıt harcını uygulamamakta ya da uygulayanların kayıt harcı tutarı TUGS'a göre düşük olmaktadır. Bu hususlar aşağı da örnekler ile açıklanmaya çalışılmıştır;

Geminin Yaşı	Yolcu/Kurvaziyer Gemi Oranı	1500GT ve Üstü Tanker/Yük Gemileri Oranı
0-4	1124 USD	0.318 USD 0.383 USD
5-92	2014 USD	0.57 USD 0.684 USD
10-19	1972 USD	0.558 USD 0.679 USD
20-29	1866 USD	0.528 USD 0.634 USD
30+	1442 USD	0.39 USD 0.490 USD

Yunanistan Tonaj Vergisi Sistemi deniz taşıma faaliyetlerinden elde edilen gelirlere gerçek değil, tahmini bir matrah üzerinden vergi uygulaması yapılmaktadır. Groston üzerinden

belirlenen beş kategori için vergi matrahını belirlemek üzere tespit edilen katsayı ile her bir geminin matrahı bu skalaya göre belirlenmekte, daha sonra geminin yaşına göre yine beş kategoride gerekli düzeltme yapılarak bu kategorilere tekabül eden parasal bir değer üzerinden nihai vergi miktarı belirlenmektedir. Daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıda bu konuda beş yaşındaki 20.000 GT /10.000 NT kargo gemisinin yıllık tonaj vergisi hesaplama örneği verilmiştir.

20.000 GT'luk gemi için vergiye tabi tonaj hesaplanması;

$$(10.000 \text{ GT} \times 1.2) + (10.000 \text{GT} \times 1.1) = 23.000 \text{ USD}$$

Bu miktar geminin yaşına karşılık gelen vergi oranı ile çarpılarak nihai vergi miktarı tespit edilir.

$$\text{Nihai vergi tutarı; } 23.000 \text{ USD} \times 0.57 \text{ USD} = 13.100 \text{ USD (10.000 Euro)}$$

$$\text{Revize edilmiş değere göre; nihai vergi tutarı } 23.000 \text{ USD} \times 0.684 = 15.732 \text{ USD}$$

TUGS'a göre böyle bir geminin kayıt bedeli 10.000 USD, yıllık tonaj harcı ise 10.000 (1 USD x 10.000 net) USD olacaktır.

YUNAN TONAJ VERGİSİ SİSTEMİNDEKİ İSTİSNALAR

-Yunan tersanesinde inşa edilmiş Yunan bayrağı altında çalışan gemiler ilk 6 yıl vergiden muaftır.

-Yunan limanları ile yabancı limanlar arasında çalışan ya da aynı şekilde yabancı limanlar arasında çalışan gemiler %50 indirim tabidir.

Yunan tonaj vergisi sistemi işletme gelirleri meyanında Yunan bayrağı altında çalışan gemilerin satışından elde edilen kapital bakımından da vergi muafiyeti getirmektedir.

BİRLEŞİK KRALLIK TONAJ VERGİSİ SİSTEMİ

Birleşik Krallıkta ise ve diğer bazı Avrupa ülkelerinde olduğu gibi tonaj üzerinden her 100 net ton için günlük götürü bir kazanç üzerinden tahmini bir gelir elde edildiği varsayılarak kurumlar vergisi matrahını oluşturmaktadır.

Bizim yöntemimize göre daha komplike olup, ancak kayıt harcı bulunmamaktadır. Bu husus aşağıda örnekten daha iyi anlaşılacaktır;

Tonaj vergisinin hesaplanma yöntemi;

Bir şirketin tonaj vergisi aşağıdaki dört işlem ile hesaplanmaktadır.

1000 net tona kadar olan gemiler için 100 net ton başına 0.60 pound

1001 net ton ile 10.000 net ton arası gemiler için 100 net ton başına 0.45 pound

10.001 net ton ile 25.000 net ton arası gemiler için 100 net ton başına 0.30 pound

25.000 net ton üzerindeki gemiler için 100 net ton başına 0.15 pound

Buna göre 30.000 net tonluk bir geminin yıllık tonaj vergisi o yıl içinde 365 gün çalışma esası ile aşağıdaki gibi olacaktır.

İlk 1000 net ton için

$10^* \times 0.60 \text{ pound} = 6 \text{ pound} (*1000 \text{ net ton} /.100 \text{ net ton} = 10)$

İkinci 9000 net ton için
 $90 \times 0.45 \text{ pound} = 40,5 \text{ pound}$

Üçüncü 15.000 net ton için
 $150 \times 0.30 \text{ pound} = 45 \text{ pound}$

Dördüncü 5000 net ton için
 $50 \times 0.15 \text{ pound} = 7.5 \text{ pound}$

Toplam 30.000 net ton
99 pound

99 pound gün x 365 gün =
36.315 pound/yıl vergi matrahını oluşturmaktadır.

Buna ise standart kurumlar vergisi oranı uygulanacaktır.

31 Mart itibari ile sona ermektedir.	Kurumlar Vergisi Oranı
2014	%23
2015	%21
2016 ve sonrası	%20

36.315 pound x %19 = 6900 pound, 2019 başında bu oran %20'den %19'e düşmüştür. 2020'de %17 olacaktır.

(Kaynak: Yeni Tonaj Harcı Uygulamasına Neden İhtiyaç Vardır- Harun Şişmanyazıcı)

TUGS'a göre bizim ödeyeceğimiz 30.000 USD yıl. Ancak bizde böyle bir gemi için ilk yılda yıllık tonaj harcı ile birlikte 40.000 USD kayıt parası ödenmektedir. İngiliz sisteminde bu yoktur. Bizdeki uygulama hesaplama bakımından daha basit, ancak kayıt ücreti bakımından ve küçük büyük tüm gemilere aynı rate uygulandığından adil olmamaktadır.

HOLLANDA UYGULAMASI

AB kılavuzlarından önce 1996 yılından tanıtilen Hollanda modeli Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, İrlanda, İtalya, Polonya, İspanya ve Birleşik Krallık gibi ülkeler tarafından yürürlüğe konmuştur. Bir geminin

işletilmesinden elde edilen ve vergiye tabi kârı; işletme sonucunda elde edilen mevcut kârına değil, geminin tonajına bağlı olmaktadır. Geminin net tonajına göre hesaplanan vergilendirilebilir tahmini kâr miktarı, olağan gelir (kurumlar vergisi) vergi oranlarına tabidir. Bu sistemde normal vergilendirme sistemi ile tonaj vergi sistemi arasındaki yegâne fark deniz taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili kârın hesaplanmasında olmaktadır. O da, daha önceki örneklerde belirttiğimiz üzere belli bir tonaj skalasına göre yapılmaktadır.

18.000 net ve 5 yaşındaki bir gemi Hollanda sistemine göre aşağıdaki şekilde vergilendirilecektir. (2007 tarihi itibari ile)

-Sabit/tahmini karlar dört tonaj vergi dilimine göre hesaplanmaktadır.

-Net tonaj esas alınmaktadır.

-Hesaplanan kâr yasal kurumlar vergisine göre vergilendirilmektedir. Girişimcinin bireysel olması durumunda ise gelir vergisi uygulanmaktadır.

NET TONAJ	Her Bir 1000 Net Ton İçin Günlük Elde Edilen "Tahmini" Kâr Oranı
1000 net tona kadar	9.08 Euro
10.000 net tona kadar	6.81 Euro
25.000 net tona kadar	4.54 Euro
25.000 net ton üstü	2.27 Euro

Hesaplama

$(1 \text{ net ton} \times 9.08 \text{ EUR}) + (9 \text{ net ton} \times 6.81 \text{ EUR}) + (8 \text{ net ton} \times 4.54 \text{ EUR}) = 106.69 \text{ EUR}$ gün tahmini kar.

Yıllık $106.69 \text{ EUR} \times 365 \text{ gün} = 38.941 \text{ EUR} \times \%25.5$ Hollanda Kurumlar Vergisi Oranı (2007 yılı) = 9.929 EUR. (Kurumlar vergisi oranı 2020'de %22.55, 2021'de ise %20.5 olacaktır)



TUGS'a göre yaklaşık 18.000 USD yıl tonaj harcı, kayıt bedeli 10.000 USD (bir defa)

Tüm bu örneklerden görülmektedir ki, dünyadaki uygulamada ilk kayıt bedeli ya yok, olanda çok düşüktür. Örneğin 8000 TEU 94.193 groston / 53.271 net ton konteyner gemisi için Singapur sisteminde 16.000 USD, bu geminin TUGS'da kayıt ya da ilk sisteme giriş bedeli 63.271 USD (10.000 USD + 53.271 USD) tutmaktadır.

Oysa Singapur'da bu bedelin %25'idir. Hong Kong'da ise aynı geminin ilk kayıt bedeli 1933 USD'dir. Bizdeki uygulamanın %3'ü oranındadır.

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere armatörler ister ulusal sicile, ister ikinci sicil ya da yabancı bayrak olarak serbest bandıra ülkesine kayıtlı olsunlar vergi öderler. Bu vergide ulusal sicilleri bir kenara alırsak, tonaj üzerinden tonaj harcı olarak ya da tonaj üzerinden belirlenen tahmini bir gelire göre kurumlar vergisi olarak ödenir. Türk armatörü de aynı şekilde ister yabancı bayrak altında, isterse TUGS veya kolay bayrak altında gemi çalıştırsın vergi öder, ancak yabancı bayrakta ödemediği vergi Türkiye'de ödeyeceğinden daha düşük olmaktadır.

Aynı husus Türk personelin SGK gideri bakımından da geçerlidir. Bu husus yukarıda açıklanmıştır. Ancak bu yabancı bayrak altında gemi çalıştıran Türk armatörünün gemisinde istihdam ettiği Türk personel için pirim ödemediği anlamında değildir. Maaş içinde sosyal güvenlik sigortası primini de ödeyerek, gemi personelinin yurt dışında çalışan Türk vatandaşlarına tanınan isteğe bağlı sigortalılık sisteminden yararlanmasını sağlamaktadır. Burada bu müracaatı personelin kendisi yapmakta ya da kendisine ödenen bu pirimi maaşına ilave bir gelir gibi değerlendirmektedir. Armatörler ITF'in son yıllarda giderek artan denetimleri ve buna bağlı olarak kiracıların ITF isteklerine uygun gemileri tutma yönündeki tercihleri yüzünden bu konuda ITF ile anlaşma yapmakta ve şartlarına uymaktadırlar.

İsteğe bağlı sigortanın imkanları doğal olarak normal SGK sosyal güvenlik sigortasına göre daha dardır, bu nedenle primi de düşüktür. Armatör zaten diğer hususlar meyanda bu nedenle yabancı bayrağı tercih etmektedir. Ancak gemi adamlarımız Türk armatörünün yabancı bayrak altında çalıştırılan gemisi yerine başka bir ülke armatörünün gemisinde

çalışsa da bu konuda aynı uygulama ile karşılaşacaklardır. Deniz personelinin milli sicil ya da TUGS yerine Türk sahipli yabancı bayraklı gemiyi seçip, onda çalışmayı tercih etmesi halinde Sosyal Güvenlik Sigortası bakımından ne gibi haklara sahip olacağı başından bilinmekte ve buna rağmen tercihinin Türk sahipli yabancı bayraklı gemiden yana kullanılmaktadır.

Dolayısı ile uluslararası piyasada uygulanan yöntem ne ise Türk armatörü de bunu uygulamakta ve Türk personeli de bu piyasada Türk armatörü dışındaki yabancı armatörlerin uyguladığı şartlar ne ise ona sahip olmaktadır. Ancak tabi ki SGS hakkı ve diğer özlük hakları Türk bayraklı gemiler ile mukayese edildiğinde Türk bayrağına göre çok geri kalmaktadır.

Bu nedenle de Türk personelin şikayetlerini haklı görmekteyiz, ancak armatör bunları sağlasa, bu sefer yukarıda açıklamaya çalıştığımız piyasada zaten yarışa geriden başladığı rakipleri ile rekabet edemeyerek sektörden çekilecek ve böylece Türkiye hem filosunu kaybedecek, hem de deniz personeli üzerinde çalışacağı gemi bulamayacaktır. Bu nedenle meseleye her tarafın çıkarını ve sektörün kendine özgü yapısı ve çalışma şartlarını dikkate alarak bakmak ve adil bir denge aramak gerekmektedir.

Türkiye'nin ne armatörü ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nu ne de kendi deniz personelinin kaybetme lüksü ve şansı yoktur. Çünkü bunların kaybının bedelini tüm ülke ödeyecektir. Dolayısı ile bu gerçekten hareketle, devlet dahil herkesin bir fedakarlıkta bulunacağı adil bir sistemin ortaya konulması kaçınılmaz olmaktadır. Tavuğun yumurtlayacağı yumurta sayısı bellidir. Tavuğun içinde daha fazla yumurta olduğunu sanıp, karnını kesmek mevcut yumurta imkanını da kaybetme anlamını taşıyacaktır. Oysa yumurta adedini artırmanın yolu tavuk sayısını artırmaktan geçer, azaltmaktan değil.

“BİNLERCE DENİZCİ EKMEĞİNDEN OLMUŞ VEYA OLMAK ÜZEREDİR”



ALİ İBRAHİM KONTAYTEKİN
TÜRK ARMATÖRLERİ İŞVERENLER
SENDİKASI (TAİS) BAŞKANI

Denizcilik Sektöründe SGK sorunu giderek etkisini artırmakta, yönetilmesi zor şekle dönüşmektedir. İşin aslı yabancı bayrak çeken Türk gemilerinde SGK prim ödenmesi yatmaktadır. Bugün armatör şirketleri Türk Bayrağı ile yabancı bayrak arasında eşit olmayan rekabet kuralları nedeni ile hele sermaye yapısı da zayıf olunca, ister istemez yabancı bayrağa geçmek zorunda kalmaktadır.

SGK Özal'lı yıllarda, yurt dışında iş yapan müteahhitlerin, yurt dışına götürdükleri personeli için 5510 numaralı Kanunun 5(g) maddesi ile SGK için prim kolaylığı getirerek, SGK bünyesine almışlardır. Ancak bu kanun maalesef armatörlere uydurulmaya çalışılan bir şablon olarak kalmakta

ve ciddi sıkıntılara neden olmaktadır. Öyle ki misal vermek gerekir ise, Malta Kanunları ile çalışan bir gemide, Malta'daki iş yeri üzerinden prim ödenmesi istenmekte, armatöre ciddi cezalar yazılmaktadır. Aslında, yasal ve teknik olarak SGK primi ödenmesine imkan yoktur, zira Malta'daki iş yeri için SGK'da prim ödenmesi için iş yeri açılma zorunluluğu koyulamaz. Bu öyle ileri hale geldi ki, çalışanlar yabancı bayrak üzerinden emekli olmak, kıdem tazminatı almak için dava açmaktadırlar. Sonuçta armatörler artık Türk gemiadamı yerine yabancıları tercih etmekte, ülkemiz döviz ve istihdam diye politika üretme çabasında iken, binlerce denizci ekmeğinden olmuş veya olmak üzeredir.

“GEMİ SAHİPLERİNE İŞLETME VE FİNANSAL KOLAYLIKLAR SAĞLANMALIDIR”



ZAFER AKBULUT
TÜRKKAPDER GENEL SEKRETERİ

Marshall Island, Rusya, Liberya, Cook Island, Belize, Bahama, Sierra Leona olarak sıralayabiliriz. Yabancı bayrak seçilmesinin başlıca sebeplerini maddi avantajlar oluşturmaktadır. Örneğin dünya denizciliğinde en çok kullanılan bayraklardan biri olan Panama'nın tercih edilme sebebi bu ülkede bir çok avantaj ve kolaylık sunulmasıdır. Türk armatörlerin gemilerine yabancı bayrak seçme sebeplerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Deniz rekabetindeki en büyük kazanç ve kayıpları vergiler oluşturuyor. Vergi kolaylığı sağlanması,
- Otoritelere ve bayrak devletine ait yapılan ödemeler, tabii sorun sadece ödemeler değil bu ödemelerin getirdiği kazanç ve kolaylıklar,
- Yabancı bayraklı gemilerin yurt dışında görmüş oldukları olumlu yöndeki fark gösteren davranışlar,
- Kiracıların, yük sahiplerinin, brokerlerin, Türk bayraklı gemilere ve

Türk personele karşı bakış açısının, yabancı bayrakları gemilere ve yabancı personele göre negatif olması,

- Armatörün en büyük giderlerinden biri olan personel sigortasının yabancı bayrakta yapılmasına ihtiyaç duyulmaması,

- Yabancı bayraklı gemilere dünyanın her yerinde personel gönderimi, Türk bayraklı gemilere göre daha kolay olmaktadır. Bunun nedeni ise diğer bayrak devletlerinin personel vize işlemlerinde daha kolay çözüme ulaşmasıdır.

Yabancı bayraklı gemileri Türk bayrağına çevirebilmek için devlet olarak gemi sahiplerine işletme ve finansal kolaylıklar sağlanması gerekmektedir. Bu yapıldığı takdirde dünya denizlerinde şanlı bayrağımızı dalgalandıran gemi sayısını arttırabilir ve Türk bayraklı gemilerde kural olarak Türk personel çalıştırıldığından istihdam artışında da büyük katkı sağlanmış olacaktır.

Türk armatörlere ait gemilerin büyük çoğunluğunda yabancı bayrak tercih edilmekle beraber, bu gemilerde 43 farklı ülke bayrağı kullanılmaktadır. Bu ülkeleri Moldova, Panama,

TÜRK DENİZCİLİĞİ VE TÜRK DENİZ İNSANLARI



FERAMUZ AŞKIN

GEMİ MAKİNELERİ İŞLETME
MÜHENDİSLERİ ODASI (GEMIMO) BAŞKANI

Türk deniz insanlarının yabancı ülke gemilerinde çalışması konusundaki tartışmaların doğru zeminde yapılması, doğru sonuçlar için gereklidir. Peki, doğru zemin hangi zemindir.

Bu yazımızda deniz insanı diye; “Deniz taşımacılığında gemilerde çalışan insanlardan” söz ettiğimizi en başta belirtmekte fayda var. Çünkü denizcilik mavi ekonomi tanımıyla çok geniştir. Deniz insanları ile birlikte gemilerin ve sahiplerinin/işletmecilerinin de ele alınması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Dünya denizciliği dendiğinde, bu denizlerde kural ve kaidelerin belirlenip uygulanması için oluşturulmuş mekanizmayı da ele almalıyız. IMO (International Maritime Organization) Dünya Denizcilik örgütü BM altında tüm ülkeler ve insanlar için kurallar oluşturup uygulanmasını sağlayan kuruluştur. IMO kuralları gereği bir geminin kimlik kazanarak sefer yapabilmesi için;

- 1- Deniz aracının fiziki olarak var olması gerek,
- 2- Deniz aracının (geminin) bir sahibi olması gerek,

- 3- Deniz aracının (geminin) kural ve kaidelere uygun inşa edilip, işletildiğini garanti eden bir ülke (Bayrak Devleti) olması gerekir. Bayrak devleti bu gemilerin faaliyetlerini kontrol eder ve yasalarına uygun vergilendirir,
- 4- Deniz aracının (geminin) kurallara uygun şekilde eğitilip belgelendirilmiş personel ile işletilmesi gerekir.

Bu dört temel gereksinimleri sağlayan gemiler uluslararası sefer yapabilirler. Aksi takdirde sahipsiz kontrolsüz ve nihayetinde korsan gemisi olarak değerlendirilir ve her gittiği limanlara değil, karasularına dahi girmelerine izin verilmez. Her geminin zorunlu olarak taşınması gereken belgeler günümüzde gemi tipine ve taşıdığı yüke göre değişmekle birlikte, 100’ü geçmiştir. Bu belgeler gemi limana gelmeden önce atanmış olan acentesi aracılığı ile varış limanındaki otoriteye ibraz edilerek gemi için giriş izini alınır. Gemi işletmeciliği açısından bu kısa özet yapıldıktan sonra, bir ülke vatandaşının neden kendi ülkesinin bayrağı dışında başka bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemi sahibi olmak veya başka bir ülke de yatırım yapmak istemesi sorusunu irdeleyelim. Bu durum birçok yatırım çeşitleri için geçerli olmasına rağmen denizciliğin kendine has özel durumu nedeni ile daha dikkat çekmektedir. Gemilerin özel durumu ülkelerin karasuları dışında her türlü ticari faaliyeti yapabildikleri için özel olarak ilgilenmek gerektiğini tüm dünya ülkeleri bilir. Denizcilik o kadar önemli ki denize kıyısı olmayan ülkelerin bile denizcilik bakanlığı varken; ülkemizde nedense genel müdürlük düzeyine indirilerek ne amaçlandığı anlaşılmamaktadır.

YABANCI BİR ÜLKENİN BAYRAĞININ ÇEKİLMESİNİN SEBEPLERİ NELERDİR?

- 1- Gemiler; ülkelerin siyasi, askeri, ticari ve diğer sebeplerden dolayı ortaya

- çıkan kısıtlama ve yasaklamalardan; kısaca düşmanca tavırlardan kurtulmak için,
- 2- Karşılıklı yaptırım ve kısıtlamalardan kurtulmak için,
- 3- Vergisel zorluk ve yükümlülüklerdeki kolaylıklar için,
- 4- Sermaye sahibinin ve kaynağının gizlenmesi için, dolayısı ile direkt veya endirekt yaptırım, baskı ve kısıtlamalardan uzaklaşmak için,
- 5- Yerel olarak belirli bir zaman dilimi için uygulanan imtiyaz ve ayrıcalıklardan faydalanmak ve olası husumet ve düşmanlıklardan kurtulmak için,
- 6- Finansman kaynaklarına kolay ulaşmak için. Bu konuda gelişmiş ülkeler fazla sayıda yabancı bayrak kullandıkları için belirli bayraktaki gemilerin hukuki ve finansal kontrolleri daha kolay olduğundan, bu bayraklardaki gemilere daha kolay finansman sağlanmaktadır. Kısaca; dünyada 2019 yılı itibarı ile kredi miktarı 200 trilyon USD’den fazla iken, dünya ülkelerinin elde ettiği milli gelirlerin %50’den fazlası deniz yoluyla taşınan mal ve hizmetlerden elde edilirken ve denizcilikte çalışan insan sayısı en fazla 50 milyonu geçemezken, “Peki, denizcilik sektöründeki kredi kaynakları ne kadar?” diye araştırıldığında bunun çok az olduğu görülecektir. Ülkemizde de geçen yıl krediler toplamı yaklaşık 2,5 trilyon TL iken, denizcilik sektörüne ayrılan kaynak bankaların kanunen kabul edilen giderleri kadar bile değildir.

Denizcilik sektörünün tarihi zirvelerinde olduğu 2007-2008 yıllarında denizcilik sektöründeki kredi miktarı 157 milyar USD dolayında olup, bu kredi ile birlikte yaklaşık 6 milyar USD öz kaynak kullanılmıştır. Anlaşılacağı gibi denizcilik sektöründeki yatırımların çok büyük bölümü kredilerle karşılanmaktadır. Bu krediler ortalama 10 yıl vadeli olup, mecburen yabancı para cinsinde kullanılmaktadır. Peki,

bu kredi kurumları sektöre nasıl bakıyorlar? Kredi veren kurumlar gerçekte ulusal bayrak devletlerindeki gemilere sermayelerinin ulusal kanunlarla güvence altına alındığı için daha kolay kredi verirler, ama aşağıda da anlatacağımız sebeplerden dolayı bu durum Türk bayraklı gemiler için gerçekleşmemektedir.

Kısaca değinirsek, gelişmiş diye tanımlanan batılı ülkelerin hemen tamamı sömürgeci oldukları ve sömürgelerinde veya kolonilerinde elde edilen ürün ve değerleri kendi ülkelerine zorla getirirlerken, maliyetleri en aza indirmek ve en küçük ürünleri bile ana karaya getirebilmek için sömürgelerden zorla elde ettikleri köleleri gemilerde çalıştırıyorlardı.

Yıllarca bu durum sürüp gitmiş ta ki, köleliğin yasaklanmasına kadar devam etmiştir.

Peki, köleliğin yasaklanması bu durumu engellemiş? Hayır... Yasa dışı kölelik, deniz insanı çalıştırma adı altında devam etmiştir. BM çatısı altındaki ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) bu konuda çok çetin mücadeleler vermekte ve deniz insanların haklarını kaybetmemeleri için çalışmaktadır. Bu mücadele gelişmiş ülkelerin offshore ticareti ve bu ülkelere bağlı kolay bayrak yapıları ile günümüzde de devam etmektedir. IMO deniz insanlarını korumak için birçok uygulamayı hayata geçirirken ILO'da birçok sözleşmeyi hayata geçirmiştir. En son kapsamlı uygulama 2006 yılında uygulanmaya başlanan MLC (Maritime Labour Convention) Denizcilik Çalışma Sözleşmesi olup, ülkemiz de bu sözleşmeyi imzalamış; ama henüz uygulamaya geçilmemiştir.

PEKİ, TÜRK GEMİ SAHİPLERİ NEDEN BU BAYRAKLARA GİDER?

1- Ülkemizin anlaşmazlıkları olan ülke ve bölgelerde rahat ticari seyir yapabilmek ve yeterlilikleri düşük olan ve veya daha ucuza çalışacak diğer ülke vatandaşları personeli gemilerde çalıştırabilmek için,

2- Finansman kaynaklarının zorlaması nedeni ile (şirketlerin risk primleri

ülkelerin risk primlerinden daha az olması durumunda bile) şirketler, çok uygun koşullarda finansman bulsalar bile ülke risk primi nedeni ile finansman maliyetlerinin yüksek olması. Bir örnek verirsek, 20 milyon USD kredi kullanılarak alınacak bir gemiye Türk bayrağı çekeceğim dediğinizde krediniz onaylanmaz, ama onaylansa bile maliyeti yaklaşık %5 daha yüksek faizle alabilirsiniz. Bu rakam; o geminin ilk seneki finansman giderine günlük yaklaşık 2.700 dolar ilave maliyet getirir. Bu Türk armatörü için çok yüksek bir maliyet olup, rekabet gücünü oldukça azaltır.

3- İşletme giderlerine eklenen SGK maliyeti: Günümüzde de bir geminin aylık SGK gideri yaklaşık 16.000 USD olup, günlük 550-600 USD ilave yük getirmektedir. Oysa yabancı bayrağa geçildiğinde bu para personelin kendisine ödenmektedir.

Uluslararası sefer yapan gemilerde, bu seferler sırasında oluşacak zararların karşılanması için sigorta zorunlulukları vardır. Bunlar; tekne makine (H&M) ve personel ile üçüncü kişilere karşı zararları için (P&I) (protections&indemnity) sigortası yapılmak zorunluluğu tüm bayraklar için geçerlidir. Bu sigortalar gerek sefer yapılan bölgelerdeki zorunluluklar, gerekse kredi veren kuruluşların getirdiği ilave yükümlülüklerle de artmaktadır. TUGS'a kayıtlı gemilerde de bu sigorta vardır.

4- Kaynağı belirsiz veya açıklanması istenmeyen sermayeler ülkelerin iç hukuk ve vergi sisteminden kaçarak yabancı bayrak çekmektedirler.

5- Türkiye'nin karşılıklı olarak ikili vergilendirmeyi önleme anlaşması olmayan ülkelerin yüklerini taşımaları durumunda her taşıma gelirinin o ülke tarafından artan oranlı gelir vergisine tabii tutularak büyük gelir kayıpları ile yüz yüze gelmemek için,

6- TUGS (Türk Uluslararası Gemi Sicili) ikinci bayraktaki teşviklerin en önemlisi, şirketleri kurumsal vergilendirmeden ve çalışanları da gelir vergisinden muaf tutmasıdır.

Peki, bu yeterli değil mi? Sektör tarafından yeterli görülmemektedir. Çünkü denizcilik sektöründe ücretler net olarak ödendiğinden, çalışanların vergi muafiyeti ortada kalmaktadır. Ama şirketler Kurumlar Vergisi ödemeseler de ortakların aldıkları kar payları Gelir Vergisi'ne tabidir. Yani normal bir şirket Kurumlar Vergisi'ni ödedikten sonra (20%) kalan gelirini net olarak dağıtabilirken, TUGS'da çalışan gemisi olan şirket ortaklarına pay dağıttığında %65'e varan oranlarda Gelir Vergisi doğmaktadır.

7- Kur vergisi: Denizcilikte uluslararası taşımalar yabancı para cinsinden belirlenir ve gelirler de yabancı para cinsinden elde edilir. Gelirler döviz olarak bankada bekletildiğinde ki, yılbaşı ve yılsonu olarak stok gibi değerlendirilmekte, kur arttığında sizin yılbaşından daha fazla döviziniz yılsonunda banka hesabınızda varsa, bu paranın TL karşılığı artmışsa aradaki fark sizin geliriniz sayılıyor ve vergi tahakkuk ettiriliyor. Düşünün, şirketin yılın başında banka hesabında 1 milyon USD parası varsa ve kur 5 TL ise, yılsonunda aynı miktarda parası olsa bile kur 7 TL olduğu için 2 milyon TL gelir elde edilmiş ve bu gelirin vergisi ödenmek zorundadır.

8- Ulusal bankaların uzun vadeli döviz cinsi kredisi vermekte zorlandıkları ve vermedikleri gerçeği değişmemiştir. Fakat gemi ile ilgili birçok donanım ithal edilmekte ve gemiler dövizle satın alınmakta ve çalıştırılmaktadırlar. Türk bankaları yabancı para cinsinden verdikleri kredilerin vadeleri 36 ayı bile zor bulurken, nadiren 60 aya çıkar ki, gemi kredilerinin bu kadar kısa sürede geri ödenmelerine imkân yoktur. O nedenle yabancı finansmana ihtiyacı kaçınılmaz olmaktadır ve bu durumda finansörlerin şartları sektörde son derece etkili olmaktadır.

9- 1967 yılında yasalaşan 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun bir türlü şartlarına göre düzenlenememesi ülkemizde denizcilikle ilgili bir de zemin sorunu oluşmasına sebep olmaktadır. Mavi vatanın çok ses getirmesi ile yavaş yavaş anlaşılmaya

başlanan denizcilikteki menfaat ve çıkarlarımız için içine gemiler girince, bir çeşit çözümsüzlüğe mahkum edilmektedir.

Türk kamu otoritesi Türk bayraklı bir gemiyi karadaki bir işyeri ile aynı görmekte ve 854 sayılı deniz iş kanunu hükümlerine göre değerlendirmektedir. Oysa Deniz İş Kanunu'nun çıkartıldığı 1967 yılından beri TC Anayasası büyük oranda değişirken, 854 sayılı Deniz İş Kanunu o günün koşullarına göre hazırlandığı için değişen ve yeni konulan birçok uygulama konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu durumda kamu otoritesi ve uygulamacılar anlaşmazlıklarda genel hukuk kurallarını uygulamaktadır ki, bu genel hüküm kuralları denizciliğin özel durumu ile birçok konuda çelişmektedir. Bu durum sanıldığından daha büyük ve ciddi bir boşluk ve zafiyet yaratmaktadır.

Oluşan anlaşmazlıklarda gemilerde de adeta devlet dairesi gibi kayıtların tutulup saklanması kanuni bir zorunluluk olduğu için işverenler geriye dönük bu tür uygulamalarda çaresiz kalmaktadırlar. Gemilerde çalışan insanlar belirli bir süre çalıştıktan sonra mecburi izine ayrılırlar ve yerlerine başkaları gelir. Hiçbir personel aynı gemide karadaki gibi sürekli çalışmaz ve sorumluk da yüklenemez. Tüm bunlar varken, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu da gemilerde uygulanmaktadır. Türkiye'ye hiç gelmeyen veya 2-3 yılda bir gelen gemilerde bu uygulamaların nasıl gerçekleşeceği boşlukta kalmakta ve bir anlaşmazlık durumunda tüm bunlar işverenin eksikliği veya kusuru olarak ortaya çıkmakta ve cezalandırılmaktadır.

ŞİMDİ BİRAZ DA ÇALIŞANLARI ELE ALALIM...

Gemilerde çalışan deniz insanları iki kategoride tanımlanır. Geminin mutlak amiri gemi kaptanı ve teknik amiri başmühendis/makinist denen iki kişi ve bunların yardımcıları vardiya mühendisleri/vardiya zabıtları bunlar (disiplin, personel ve yük ile ilgili ikinci kaptan/seyir ve yazışmalar,

üçüncü kaptan ve seyir zabiti dördüncü kaptan makine personeli idaresi için, ikinci mühendis ve yazışmalar için vardiya mühendisi ve elektrik işleri için elektrik/elektronik zabiti) 8 veya 9 kişiden oluşan bu yönetici gurubuna zabitan ve diğer çalışanlar da personel olarak tanımlanmaktadır.

Deniz insanların gemideki yetki ve sorumlulukları ile almaları gereken eğitimler, IMO STCW Konvansiyonu'nda belirlenmiş ve uygulanmaktadır. Her gemide hangi sınıf ve yeterlilikte kaç kişinin olacağını da uluslararası kuralların belirlediği en az kişi sayısından az olmamak üzere bayrak devleti tarafından belirlenir ve belgelendirilir. Ülkemiz BM'ye bağlı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun asil üyelerinden olup, denizcilik konusundaki karar alma mekanizmalarında oy hakkı bulunan temsilcimiz ülkemizi temsil etmektedir ve kararlar için oy kullanmaktadır.

IMO'nun deniz insanları için getirmiş olduğu (STCW) kısaca deniz insanların eğitim ve belgelendirmesi kuralı gereği yabancı ülkelerin limanlarına sefer yapacak gemi personelinin istenen belgeler ve bu belgeleri vermek için gerekli eğitimler, bu kurallarda tanımlanmış ve ilk kabul edildiği 1978 yılından beri de defalarca değişikliğe uğrayarak, her geçen gün denizcilik eğitimini tek standarta indirmek için çalışmaktadır. Ülkemizde bu kuralların muhatabı eski adı Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olup, bu konuda bir genel müdürlük tarafından yönetilmekte ve yönlendirilmektedir.

Gemiler karadaki işyerleri gibi olmayıp, gemi personelleri gemilerde 4-8 ay çalıştıktan sonra ayrılırlar ve izin yaparlar. İzin sonrası şirkete geri dönerek çalışmaya devam etme oranı %35'i geçmez; bir de aynı gemiye gitme oranı da çok daha düşüktür. Gemiler; bayrak devletlerinin belirlediği personel sayısı ile seyir yapabilirler. Bu durum asgari gemi adamı belgesi ile de belgelendirilir. Bu maalesef kamu otoritesi tarafından

eksik değerlendirilmektedir. Sefer yapan bir gemi asgari deniz insani sayısının altına düştüğünde, özel izinle ve kısa süreliğine seyir yapabilir. Eksilen personelin mutlaka tamamlanması gerekir. Gemiden indiğinde yerine mutlaka birinin gemiye katılması gerekmektedir. Dolayısı ile işletmesi altında yeterince gemiadamı olmayan işletmeler her seferinde farklı gemi personeli ile çalışmaktadırlar. Bu gerçekle, deniz insanların çok çok büyük çoğunluğu karadaki bir işletmedeki gibi bir işyerine girip oradan emekli olmayı düşünmemektedir. Belirli bir zaman diliminde en çok kazancı elde ederek denizciliği bırakıp, başka işler yapmaktadırlar.

Bu denizciliğin doğası olup, böyle de devam edecektir. Bu nedenle deniz insani çalıştığı süre içerisindeki tüm hak edişlerini alarak gemiden inmek ister. Çünkü bir sonraki çalışmasında hangi gemide ve şirkette çalışacağı belli değildir. Gerek işin zorluğu, gerekse yukarıda anlatılan sebeplerle denizcilik sektöründe ücretler kara personeline göre yüksektir. Herkesin bilmesi gerekir ki; denizcilik yaz tatilindeki deniz turizmi ile oluşan tatildeki denizcilik olmayıp, mahrumiyetle başlayan ve zorlu deniz ve liman şartları ile devam eden bir süreçtir.

TUGS'a bağlı gemilerde çalışan personelin durumu da aynıdır. Gemilerde belirli süreli hizmet sözleşmesi yapılır ve süre sonunda kendiliğinden sona erer. "Bu sözleşme, bağlama limanı (geminin sicilinin olduğu liman) dışında bir yerde sonra ererse, personelin yurda iadesini sağlamak işverene aittir" der 854 sayılı Deniz İş Kanunu. İki taraf için bu çalışma süresi sadece makul sebeplerle en fazla iki ay uzatılabilir diye emredici madde vardır. Peki, bu süre ne kadardır diye sorulduğunda 6-8 ay kadardır. Bazı durumlarda deniz insanları aynı şirketin değişik gemilerinde çalışmaya devam etmeyi kendisine daha uygun ve yararlı bulmaktadır. İşte bu durum için Danıştay'ın aldığı bir karar gereği; arka arkaya devam eden bu belirli süreli sözleşmeleri artık belirsiz süreli

sözleşme olarak kabul edilebileceğine hükmetmiştir. Artık bu durum bu şekilde uygulanmaktadır.

Burada önemli diğer bir konu da personelin, uluslararası standartlara göre belirlenen ücretidir. Bu ücret işin zorlukları dikkate alınarak ve bir sonraki kontratın da aynı gemi ve şirkete dönmeyecekmiş gibi belirlenir. Bu ücret içerisinde, kara personeli gibi sosyal ve kıdem tazminatı gibi haklarını da içererek belirlenmektedir. Bu durum gelişmiş batı toplumlarında da aynıdır. Ülkemizde, TUGS a bağlı gemilerde çalışan personelin ücretinden %42'si SGK primi olarak kesilir. Gelir Vergisi'nden muaf olduğu için vergi alınmaz.

TUGS'a bağlı gemilerde belirlenen ücret için kıdem tazminatı da dikkate alındığında, çalışanın eline geçen ücret yabancı bayraklı bir gemide çalışmasına göre %40-50 az olmaktadır. Maalesef ülkemizdeki deniz insanları bu ücreti kabul etmeyerek, yabancı bayraktaki ücreti talep etmekte ve alamaz ise çalışmamaktadır. Bu durumda armatör mecburen yabancı bayraktaki ücreti ödemek zorunda kalır ve bu da diğer çalışan hakları ile birlikte çalışanların maliyeti yukarıda sözü edilen günlük ortalama 600 USD'den daha fazla olmaktadır.

TÜRK DENİZ İNSANLARI NEDEN YAPANCI BAYRAKLI GEMİLERİ TERCİH EDERLER?

A- Yüksek ücret için giderler. Bu ücretin içinde maaş, izin ücreti, kıdem tazminatı ve gemiden ayrıldıktan sonra dört aylık sigorta primini içermesine rağmen geri dönüp dönmeyeceğini bilmediği için,

B- Türk bayraklı gemilerde ücretler Türk Lirası olarak ödenmek zorunda, ama yabancı bayraklı gemilerde ücretler Amerikan Doları ve Euro olarak ödendiği için döviz artışından da faydalandıkları için,

C- Türk makamlarınca verilmiş olan deniz insanı yeterliliği düşük olan birçok deniz çalışanı para ile belge satılan ülkelere hak etmedikleri yeterlilikleri satın alarak çalışabildikleri için, o nedenle bu

çalışanların Türk bayraklı gemilerde aynı pozisyonda çalışmadıklarından Türk makamlarınca verilen yeterliliği gemici (personel) olan biri bu şekilde elde ettiği ehliyetle gemi kaptanı olabilmekte ve aynı şekilde yağcı yeterliliği olan biri baş makinist olabilmektedir. Bu durumdaki çalışanlar Türk bayraklı gemilerde personel olarak çalışacağına, yabancı bayraklı gemilerde zabitan olarak çalışarak gerçek yeterliliği zabitan olan personelden daha az ücrete ama yine de daha yüksek ücrete çalışacakları için tercih etmektedir.

Bu durum tabii ki bazı gemi işletmecilerinin de işine gelmekte ve gemilerini bu şekilde belgelendirilmiş personel ile donatmaktadır.

Ama kısa sürede fayda olarak gördükleri bu durum orta ve uzun vadede yetersizliklerinin gereği yaptıkları yanlış, hatta ve eksikliklerle gemi işletmecilerini çok zor durumda bırakmaktadır. Her ne kadar kurumsal ve köklü şirketler bu duruma tenezzül etmeseler de, bazı şirketler bu durumu fırsat olarak görerek bu personelle çalışmaktadır. Zaten bir iki özel koşullarla oluşan istisnalar dışında gemilerin ve personelin zor durumda kaldığı gemiler bu tür gemilerdir.

D- Kurumsal olmayıp belirli bir sistemi olmayan şirketlerin personel tedarikleri de düzensiz ve güvensizdir. Kağıt üstünde yeterlilikleri olduğu için donatılan böyle gemiler personelin yetersizliklerinden dolayı zor durumda kalmakta liman denetimlerinde alıkonulmakta ve şirketler çok büyük paralar ve zaman kaybetmektedirler.

Gemi işletmeciliği için gereken şartları sağlamadıkları için gemiler, limanlarda uzun kalmakta personel ve aileleri de mağdur olmaktadır.

Ülkemizde 13 fakülteden uzak yol yeterliliğini alabilme hakkı olan yılda yaklaşık 1600 mühendis mezun olmaktadır. Bu mühendislerin mesleklerini yapabilmeleri için Anayasa ve yasalarla belirtilen meslek örgütü TMMOB'e bağlı Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri

Odası üyesi olması zorunludur. Fakat ülkemizde denizde çalışma yeterlilik belgesini bakanlık düzenlediği için ve iktidarlar tarafından mühendislerin bu meslek birliktelikleri ötekileştirildiği için bu meslek odaları görevlerini tam yerine getirememektedirler. Oysa denizde çalışan bu mühendislerin odaya üyelikleri sağlansa (yasaya göre mühendislik unvanı ilgili odalara üye olunduktan sonra başlar) zabitan sınıfının çalıştığı veya çalışacağı işyerleri mesleki açıdan denetlenebilir hale gelir ve bu çalışanların yabancı bayraklardaki mağduriyetinin de önüne geçilir. Şöyle ki, gemideki zabitan sınıfının mağduriyetinin engellenmesidurumunda personel sınıfının da mağduriyeti engellenmiş olur.

Deniz insanı gemi ve işletmecisi bir bütün olup, birinin mağduriyeti hepsinin mağdur olması anlamına gelmektedir. Çözüm ne olabilir? Deniz insanların yirmili yaşlardan başlayarak 65 yaşına kadar denizcilik yaptığı %15-20 dolayında olup, bu durum daha çok kamu kurumlarında ve denizcilik şirketlerinin kara operasyonlarında görevli deniz personeli için uygun olmaktadır.

Denizcilikte yıpranma hakkı nedeni için çalışmasını uzatan insanların olacağı daima gözden kaçmaktadır. Günümüzde denizcilğe başlayıp, sürekli yapmak isteyen insanlara da bir çeşit teşvik edilmiş olur; ama yukarıda sözü edilen sorunlarında ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu nedenle, denizciliğin özel durumu dikkate alınarak MLC Sözleşmesi kapsamında bir düzenleme yapılması büyük bir ihtiyaçtır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu, MLC Sözleşmesi çerçevesinde düzenlenmesi gerekli ve bu konudaki sorunların tek çözüm adresidir. Unutulmamalı ki, gemiler karadaki bir fabrika değildir. Gemilerin ortalama bir ömürleri var; ki ortalama 20 yıl olup, daha sonrasında hurdaya verilir ve parçalanır.

Bu nedenle gemileri ve çalışanlarını karada çalışanlarla bir tutmak doğru değildir.



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

Biyoyakıtlar...



* DR. MUSA KAMACI

Günlük hayatta kullanılan yakıtların çoğu petrol, doğal gaz ve kömür gibi fosil yakıtlardan elde edilmektedir. Ham petrolün elde edilmesi, yüksek sıcaklık, yüksek indirgenme koşulları ve yüksek basınç altında yeryüzünde ölü bitki, alg ve bakterilerde bulunan karbonhidrat ve ligninin kompleksinin dönüşümü ile elde edilir ve bu reaksiyonlar milyarlarca yıl sürmektedir. Bu yüzden petrolün kısa bir süre içerisinde yenilenemeyeceği kabul edilir. Dünyada her yıl yaklaşık olarak 3.7×10^9 ton ham petrolün tüketildiği tahmin edilmektedir. Ayrıca, ham petrolün yüksek oranda tüketilmesi karbondioksit (CO_2) seviyesinin artması, kükürt dioksit (SO_2) ve polisiklik aromatik hidrokarbonların salınımının artması ve katı partiküllerin salınımı gibi dünya üzerinde ciddi çevresel sorunlara neden olmaktadır. Bu yüzden, petrol kökenli yakıtlar yerine biyolojik kaynaklı ve geri dönüştürülebilir yakıtların elde edilmesi büyük bir zorunluluktur.¹

Biyolojik kaynaklı yakıtlar arasında etanol ve biyodizel (yağ asidi metil esterleri) öne çıkan sıvı biyoyakıt türleridir ancak düşük enerji yoğunluklarından dolayı bu biyoyakıtlar en uygun yakıt değildir. Bu özelliklerinden dolayı bu biyoyakıtlar havacılık kadar ağır hizmet ve deniz taşımacılığı için kullanılamazlar. Örneğin, etanol benzinin enerji içeriğinin %70'ini içerir ve hem etanolün aşındırıcılığı, hem de havadan nem alma yeteneği (hygroscopicity) özelliğinden dolayı etanol mevcut yakıt depolama ve dağıtım altyapısı ile uyumsuzdur.¹ Bu dezavantajlarının yanı sıra biyoyakıt olarak biyoetanol nakliye yakıtı olarak kullanılan başlıca ve temiz biyoyakıtlardan biridir. Ayrıca, biyoetanol fosil yakıtlar ile karşılaştırıldığında aşağıda belirtilen birçok üstün avantaja sahiptir.

(i) Yüksek oktan sayısı sayesinde biyoetanol motorlarda silindirlerin çarpmasını engeller.

(ii) Daha yüksek oksijen içeriğinden dolayı, biyoetanolün yanması sonucu çok daha az sera gazı üretir.

(iii) Biyoetanol, mevcut otomotiv endüstrisinde herhangi bir değişiklik yapılmadan doğrudan kullanılabilen tek biyoyakıttır.

(iv) Biyoetanol, yağ ile karıştırılabilir.²

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE BİYOYAKIT

Denizcilik sektörü uygulamalarında mevcut olan yavaş devirli makinelerde kullanılan ağır fuel oil ve hızlı ya da orta hızlı devirli makinelerde kullanılan deniz dizel yağı gibi fosil türevi yakıtlar daha fazla kullanılmaktadır. Deniz dizeli, yüksek kükürt içeriği ve düşük setan sayısı yüzünden çok düşük kalitededir. Karbondioksit (CO_2), karbon monoksit (CO), partikül madde, nitrojen oksitler (NO_x) ve sülfür oksitler (SO_x) dizel motorla çalışan gemilerden yayılan en önemli kirleticilerdendir

ve dünya üzerinde NO_x emisyonunun %14–31'i, SO_x emisyonunun %4–9'u ve CO_2 emisyonunun ise %3–6'sı deniz araçlarından kaynaklanmaktadır.³

Denizcilik sektöründe de nakliye emisyonlarını azaltmak için kullanılabilecek en uygun yakıt biyoyakıtlardır. Biyolojik yakıtlar günümüzde kullanılan deniz yakıtları ve dizelleri ile karşılaştırıldığında biyoyakıtlar temiz, yenilenebilir ve çevre dostudur. Bununla birlikte, yakıt ve yanma özellikleri fosil yakıtlara benzemektedir. Ağır fuel oil, deniz dizeli ve LNG yakıtlarına alternatif biyoyakıtlar sırasıyla bitkisel yağlar, biyodizel ve biyolojik olarak sıvılaştırılmış doğal gaz (biyo-LNG)'dir. Bu alternatif biyoyakıtlara ek olarak piroliz yağı, Fischer-Tropsch (FT) biyodizel ve biyometanol diğer ümit verici biyoyakıtlardır. Tüm bu biyoyakıtlar hemen hemen hiç kükürt içermemek ile birlikte kükürt içeriği ve diğer emisyon düzenlemelerine uygun olarak kullanılabilirler.³

Deniz endüstrisinde kullanılan yakıtları değiştirmek motor teknolojisinde de değişikliklerin yapılmasını gerektirebilir. Örneğin, gazlı ya da çift yakıtlı motorlar üzerinde küçük modifikasyonlar ve ayarlamalar ile eski motorlarda kullanılabilen biyoyakıtların kullanımı gerçekleştirilmek mümkündür. Bununla birlikte, biyoyakıtlar petrol bazlı deniz yakıtları ile kombinasyon halinde kullanılabilir, böylece bir geminin enerji talebinin bir kısmını ya da tamamen enerji ihtiyacını karşılayabilirler. Seçilen biyoyakıt türü ve geleneksel olarak kullanılan petrol bazlı yakıtın oranı sera gazı, NO_x ve SO_x salınımı üzerine doğrudan bir etkiye sahip olacaktır. Biyoyakıtların gemi taşımacılığında kullanılması kavramı yeni bir kavramdır ve literatüre bu düşünce ile ilgili olarak çok fazla bir çalışma yayınlanmamıştır. Ancak, biyoyakıtların gemi taşımacılığında



kullanımı ile ilgili çok fazla pratik deneyim olmasa da bu tür yakıtların deniz endüstrisinde kullanımı deniz motorları ile biyoyakıtların teknik uyumluluğu sayesinde yüksek oranda yönetilebilir görünmektedir. Ayrıca, biyoyakıtların deniz endüstrisinde etkili bir şekilde uygulanması ile gemilerden kaynaklanan emisyonları önemli ölçüde azaltacak ve küresel hava kalitesini iyileştirerek ekolojik çevreyi koruyacaktır.³

BİYOYAKIT OLARAK MİKROALGLER

Algler, göl, nehir, okyanus ve atık sular dahil olmak üzere çeşitli su ortamında büyüeyebilen fotosentetik organizmalardır. Çok çeşitli pH, tuz oranı ve sıcaklık değerlerine uyum gösterebilirler. Farklı ışık yoğunlukları ve çöl koşulları altında, tek başına veya diğer organizmalar ile ortak yaşam halinde gelişebilirler. Algler görünüşüne göre kırmızı alg (Rhodophyta), kahverengi alg (Phaeophyta) veya yeşil alg (Chlorophyta) olarak sınıflandırılabilir gibi ve boyutlarına göre de makro alg veya mikroalg olarak sınıflandırılır. Makroalgler (deniz yosunu) çok hücreli, büyük boyutlu alglerdir, çıplak gözle görülebilmektedir. Biyoyakıt olarak kullanılabileceği araştırılan deniz yosunu yetiştiriciliğinin birçok avantajı vardır. Deniz yosununu büyütme için tatlı suya, ekilebilir toprağa veya gübreye ihtiyaç yoktur. Bu, ürünlerin

sulanması ve ormansızlaşmanın ortaya çıkardığı emisyonların ortadan kaldırılması ve arazi kaynaklarına olan talebin azaltılması gibi çeşitli çevresel faydaya sahiptir. Ayrıca, deniz yosunu yetiştiriciliği, tarımda kullanılan gübrelerden alınan fazla besin maddelerinin denize karıştığı besin kirliliği sorunuyla mücadelede yardımcı olabilir.

Mikro algler ise mikroskobik tek hücrelerdir ve yeşil alglere (Chlorophyta) benzer ökaryotik organizmalardır. Mikro algler, biyoyakıt, sağlık takviyesi, ilaç ve kozmetiklerde kullanılabilen zengin bir karbon bileşiği kaynağı olabilir. Mikro algler, polisakkarit, lipid, protein, vitamin, biyoaktif bileşik ve antioksidanlar dahil olmak üzere geniş bir biyo ürün üretir. Biyoyakıt üretimi için sürdürülebilir ve yenilenebilir bir hammadde olarak mikro alglere olan ilgi, biyo-rafineride yenilenebilir biyolojik ürünler kaynağı olma potansiyelinden dolayı yeni bir odağa ilham verdi. Biyoyakıtlar ve biyoürünler üretmek için mikro alglerin endüstriyel olarak yetiştirilmesi, son yıllarda önemli ölçüde artmıştır.³

Yenilenebilir ve sürdürülebilir hammaddelerden elde edilen biyoyakıtlar, fosil sıvı yakıtlar yerine gelecekteki enerji kaynaklarıdır. Günümüzde esas olarak mısır şekeri ve şeker kamışından üretilen biyoetanol

en yaygın biyoyakıttır. Ancak, teknoloji şimdi biyoetanol üretimi için potansiyel hammaddeler olarak alg kaynaklı karbonhidratlara doğru kaymaktadır. Mikro algler, biyoetanol üretimi için kolaylıkla fermente edilebilir şekerlere dönüştürülebilir farklı glikojen, nişasta ve selüloz gibi yüksek karbonhidrat içeriklerine sahiptir. Alg hücrelerinden depolanan karbonhidratların çıkarılması, hücrelerin parçalanmasını gerektirir. Bu, enzimatik, asidik veya çözücü ekstraksiyonu gibi farklı yollarla gerçekleştirilebilir. Bununla birlikte, etanol verimleri, ekstraksiyon için izlenen yöntemle de bağlıdır.⁴ Sonuç olarak mikro algler, genel olarak biyoenerji ve biyofarmasötik için uygun kaynaklar olmasına rağmen, teknolojik kullanımını genel olarak arttırmak için üstesinden gelinmesi gereken bazı sınırlamalar ve zorluklar devam etmektedir.

Referanslar

- 1. W.J. Fu, Z. Chi, Z.C. Ma, et al., Hydrocarbons, the advanced biofuels produced by different organisms, the evidence that alkanes in petroleum can be renewable, Appl. Microbiol. Biotechnol., 99 (2015)7481-7494.**
- 2. M. I. Khan, J. H. Shin, J. D. Kim, The promising future of microalgae: current status, challenges, and optimization of a sustainable and renewable industry for biofuels, feed, and other products, Microb. Cell Fact.,17 (2018) 36.**
- 3. U. Kesime, K. Pazouki, A. Murphy, A. Chrysanthou, Biofuel as alternative shipping fuel: technology, environmental and economic assessment, Sustain. Energy Fuels, 3 (2019) 899-909.**
- 4. M. Song, H. D. Pham, J. Seon, H. C. Woo, Marine brown algae: A conundrum answer for sustainable biofuels production, Renew. Sustain. Energy Rev., 50(2015)782-792.**

***PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ELEKTRİK-ELEKTRONİK MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ**

ÜLKEMİZE KATMA DEĞER KAZANDIRACAK GİRİŞİMLERİMİZ DEVAM EDECEK



KAPTAN MEHMET YUNUSOĞLU
KANO MARINE - MÜDÜR

“Denizde can güvenliğini sağlamak amacıyla kurulan ve aynı zamanda İngiliz firması olan Coltraco Ultrasonic’in ürünlerinin servis ve bakım yetkisini üstlenen Kano Denizcilik Müdürü Kaptan Mehmet Yunusoğlu, şirket politikalarını, hedeflerini ve ürünlerinin özelliklerini Deniz Ticareti Dergisi’ne anlattı.”

Servis ve bakım konusunda uzun deneyime sahip, denizcilik profesyonelleri tarafından yönetilen bir firmasınız. Bize genel olarak Kano Marine den bahseder misiniz?

Öncelikle bütün okurlarımızın yeni yılını kutlar, 2021 yılının kendilerine ve sevdiklerine sağlık mutluluk ve başarı getirmesini temenni ederim. Yaklaşık bir yıldır üstümüze bir kabus gibi çöken

maddi ve manevi olumsuz etkilerini hep birlikte yaşadığımız, insanlık tarihine karanlık bir sayfa olarak yazılacak olan Covid-19 virüsünden de en kısa sürede kurtulup, normal çalışma ve yaşama ortamına geçmemiz en büyük temennimizdir.

Kano Denizcilik Hizmetleri bütün bu olumsuzluklar içerisinde

sektörümüzdeki iş alanı kapsamında ülkemiz adına uluslararası standartlar da hizmet vermeyi bir görev olarak kabul etmiş, hazırlıklarını buna göre tamamlamıştır. Öncelikle denizde çalışanların can güvenliği ve müşteri memnuniyeti düşünülerek sizin de bahsettiğiniz gibi bu işi bilen, denizcilik örf, adet ve bilgisine sahip olan kişilerce Tuzla Aydınlatma Bölgesi Deri

Yan Sanayi Yerleşkesi'nde standartlara ve kurallara uygun 300 m² cansalı ve yangın servis istasyon kullanım alanı ile 70 m² idari bina içerisinde yangın söndürme sistemleri ve can kurtarma araçları servis bakım ve sertifika düzenleme görevini yerine getirmek için kurulmuş bir denizcilik firmadır. Gerek ekipman, gerekse çalışan personel bilgi ve beceri yeterliliği ile altyapısı tamamen hazır servis istasyonumuzun 7/24 servis vermeye hazır olduğunu bildirmekten memnunluk duyuyorum.

Ürün satış yelpazeniz oldukça geniş. Kısa kısa anlatır mısınız, neler var?

Denizde can güvenliğini sağlamak amaçlı kurulmuş bir firma özelliği ile yangın söndürme sistemleri, yüksek tonajlarda kreyn load testleri, cansalları ve filikalara bakım, servis, satış ve sertifikalandırma görevlerini bu sektörde yıllarca çalışmış deneyimli her biri en az 7 yıl tecrübeli çalışma arkadaşlarımız ile birlikte yerine getirmekteyiz.

Yaptığımız işin direk insan hayatı ile ilgili olduğunun farkındayız ve bilincindeyiz. Önceliğimiz işimizin ticari getirisi değildir. Önceliğimiz yetkili kurum ve kuruluşların koymuş oldukları kurallara göre işini yapan bir servis sağlayıcı kimliği ile sektörümüzde yer almaktır.

Her gün değişen ve gelişen bir dönemden geçiyoruz. Sektörümüzde de gündemi takip etmek çok önemli. Bu anlamda neler yapıyorsunuz?

Bizim jenerasyonumuz çok iyi hatırlar... Denizde çalışmaya başladığımız yıllardaki teknoloji, günümüz teknolojisi örnek alındığında çok gerilerdeydi, ailelerimizle ve sevdiklerimizle bir fırsatını bulup seslerini duyabilmek, haklarında bilgi alabilmek için saatlerce telsiz dairesinin önünde bekler, konuşma esnasında da sevdiklerimize duygularımızı tam olarak ifade edemezdik.

Fakat günümüz teknolojisi dünya çapında sektördeki hedef kitlemize

ve topluluklara hızlı bir şekilde ulaşmayı kolaylaştırdı. Sosyal medya kullanılarak kendimizi daha hızlı ve kolay bir şekilde anlatabiliyor, yaptığımız ya da yapacağımız işler ile ilgili görseller ve bilgiler paylaşarak hakkımızda bilgi sahibi olunmasını sağlıyoruz. Sektörümüzle ilgili kural koyucu kuruluşları da bu şekilde takip ederek, kurallar ve yönetmelikler ile ilgili gelişmeler hakkında bilgi sahibi oluyoruz.

İleriki dönemler için hedefleriniz neler? Hedefleriniz arasında denizde çalışan güvenliği arttırmak var ki bu konu çok önemli...

Hedeflerimiz kısa maddeler halinde şirketimiz kalite politikasında belirtilmiş olmakla birlikte önceliğimiz evrensel değerlere sahip, insana ve çevreye saygılı, doğruluktan ayrılmayan, güvenilir ve itibarlı bir firma olarak uluslararası bir marka olma yolunda gemide çalışanların güvenliğini sağlamak için kullanılan ekipmanların servisleriyle alakalı yayınlanmış olan kural ve yönetmeliklere bağlı kalarak işimizi yapmaktır.

İleriye dönük hedeflerimiz arasında servis sağlayıcı olarak yabancı marka temsilcilikleri bulunmakta ki, nitekim bir İngiliz firması olan Coltraco Ultrasonic'in ürünlerinin servis ve bakım yetkisi firmamızca alınmış olup, ürünlere kalibrasyon hizmetimiz de devreye girmiştir. Bu tip ülkemize katma değer kazandıracak girişimlerimiz önümüzdeki süreçte de artarak devam edecektir. Amacımız müşterilerimizi hizmete götürmek değil, hizmeti müşterilerimize ulaştırmaktır.

Ürünleriniz açısından güvenlik konusu oldukça önemli bir yere sahip. Bu noktada müşterinin güvenini nasıl kazanınız?

Müşterinin güvenini kazanmak uzun soluklu bir süreçtir. Yaklaşık 20 yıl bu sektörde hizmet vermiş birisi olarak güven kazanmanın ne kadar zor, kaybetmenin ise bir o kadar kolay olduğunu bilen biriyim. Bizim iş ilişkilerimiz uzun süreli

ilişkilerdir; dolayısıyla bu süreci idare etmekte kolay değildir. Güven sağlayabilmek işimizin devamlılığı açısından önemlidir. Servis için vermiş olduğumuz fiyatlar ile müşterimizin devamlılığını sağlamak düşüncesi bizim için ikinci plandadır, sektörde maalesef servis maliyetini karşılayamayacak şekilde fiyatların teklif edildiğinin farkındayız.

Bu durumlarda verilen servisin ne kadar kaliteli ve güvenli olduğu da soru işaretleri taşımaktadır. Biz yaptığımız işi kural ve yönetmeliklerin dışına çıkmadan yapmanın peşindeyiz. Müşterilerimizin güveninin kalıcılığını sağlamanın temelini verilen servisin kalitesi ile doğru orantılı olduğunu düşünenlerdenim.

Müşteri portföyünüz hakkında bilgi alabilir miyiz?

Bizim için yabancı ve yerli müşteri diye bir ayırım olmadı, olmayacaktır. Her iki durumda verilen servisin kalite ve temin edilen ürünün uygunluğu değişmez. Sadece gemi sahibi ve/veya işletmeci dost ve arkadaşlarımızdan isteğimiz, aldıkları servisin süreci içinde olmaları ve kontrollü bir şekilde sağlamlarıdır. Her bir ürüne vurulan servis etiketimiz bizim kalitemizin ve dürüstlüğümüzün, gemi sahibi veya işletmecisi için de bir güvenin kanıtıdır.

Covid-19 sürecinde şirket olarak nasıl etkilendiniz?

Covid-19 firmamızın kuruluş aşamasına denk geldi, bu süreç olabildiğince servis istasyonumuzun hazırlanması kurum ve kuruluşlardan yetki ve belge alımı ile geçti diyebiliriz. Bizim için en büyük olumsuzluğu, dost ve arkadaşlarımıza olan ziyaretlerimizi etkilemiş olmasıdır.

Son olarak okuyucularımıza dilek ve temennileriniz nelerdir?

Yaşadığımız şu anki süreç içerisinde tabi ki en büyük temennim, başta ülkemizin vatandaşları olmak üzere bütün dünya genelinde herkese Covid-19'dan uzak, sağlıklı bir yaşam olacaktır.

IMO 2020'den çok önce
Türkiye'de ilk
VLSFO ikmalini
gerçekleştirdik.

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

“Denizcilik Yakıtları Kalite ve
Miktar Güvence Sistemi” ile
her ikmalimizi
bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak
dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

— Dünya devi şirketler dahil, —
tüm müşterilerimize bugüne kadar
tek bir problem yaşatmadan
%100 müşteri memnuniyetini
sağladık.

**Kadriye Ana &
Necati Alpagül'e
tam not**

— SIRE denetiminden
başarıyla geçen barçlarımız ile
uluslararası enerji devlerinin
tüm yakıt taleplerine
cevap verebilecek kapasiteye
ulaştık.

2020

— yılında —
1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büyüdük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSIT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

Deniz taşıtlarında temiz ve tükenmez yakıt hidrojen



* PROF. DR. ENGIN TÜRE

Hidrojenin sonsuz bir enerji kaynağı ve yakıtı olarak kullanılacağını ilk olarak ortaya atan, bugüne kadar birçok öngörüsü gerçekleşen ünlü bilimkurgu yazarı Jules Verne olmuştur. 1874'de yayınlanan "L'Île mystérieuse" esrarlı ada romanında aynen şunları yazmıştır.



"Su geleceğin kömürüdür. Geleceğin enerjisi elektrikle suyun oksijen ve hidrojene ayrıştırılması ve bu elementler kullanılarak dünyanın güç ihtiyacının sonsuza kadar sağlanmasıdır."
Jules Verne

Hidrojenin yaygın olarak kullanımının bu kadar gecikmesinin başlıca nedeni, petrol, kömür ve doğal gaz gibi milyonlarca yıl önce oluşmuş hazır yeraltı zenginliklerine kolay ulaşım, ucuz fiyat ve bunların getirdiği yüksek kârlı pazardan artık vazgeçemeyen lobilerin baskılarıdır. Adeta bir mirasyedi gibi hızla tükettiğimiz bu kaynaklar, zaman içinde dünyanın başına hava ve çevre kirliliği yanında küresel ısınma ve dolayısıyla iklim değişikliği problemlerini getirmiştir. Birçok alanda örneğin petrokimya sanayiinde ham maddede olarak kullanılan petrol gibi kıymetli ürünlerin yakılarak israf edilmesi gelecek nesillerin haklarının da gasp edilmesi anlamına gelmektedir.

NEDEN HİDROJEN ENERJİSİ?

Bilindiği üzere 19. yüzyıl ortalarında başlayan endüstri devriminden bu yana, önce kömür daha sonra petrol ve doğal gaz gibi fosil yakıt olarak anılan yer altı kaynakları, yoğun bir şekilde enerji sağlamak amacıyla

derece vahim sonuçları olabileceğini ancak son yıllarda fark edebilmiştir. Fosil yakıt şirketleri ise kendi çıkarları uğruna, iyi kazanç getiren bu sektörde başka alternatifleri sürekli küçümsemiş ve güçlerini kullanarak bunların karar vericiler nezdinde dışlanmasını sağlamışlardır. Belirtilmesi gereken bir diğer husus da, petrol ve doğal gaz rezervlerinin sınırlı olmasıdır. Bu rezervler 20-25 yıl içinde üretiminin pik değerine ulaştıktan sonra azalmaya başlayacak ve 40-50 sene gibi çok kısa bir sürede tükenecektir. Örneğin petrol üretiminin ilk yıllarında, petrolü yüzeye çok yakın kuyulardan çıkarmak mümkünken, günümüzde petrol çıkarmak için neredeyse yerin 8-10 km derinine kadar giden kuyular açmak gerekmektedir. Benzer şekilde açık denizlerde kurulan platformlar ve bu derin denizlerin altından petrol çıkarma maliyetlerinin çok yüksek olması, artık ucuz petrol elde etmenin sonunun geldiğini göstermektedir.



kullanılmaktadır. Sanayileşme ile enerji kullanımının artışı, ülkelerin yaşam standartlarını yükseltirken, fosil yakıt tüketimi de buna bağlı olarak hızlanmıştır. İnsanoğlu maalesef bu aşırı tüketimin, çevre kirliliğinin yanı sıra, küresel iklim değişikliği gibi son

Bütün bunlara rağmen hala fosil yakıtların, rüzgar, güneş gibi temiz yenilenebilir kaynaklara göre ucuz gösterilmesinin nedeni, bu fosil yakıtların çevreye verdiği zararların, yani sosyal maliyetlerinin göz önüne alınmamasıdır. Kömür madeni

kazalarında hayatını kaybedenler, termik santrallerin çevreye verdiği zararlar, petrol tankeri kazaları ile denizlere saçılan petroler, küresel ısınma nedeniyle oluşan aşırı hava olayları, seller, fırtınalar maalesef hiç hesaba katılmamaktadır. Dünya Bankası verilerine göre ise, taş kömürlü bir termik santralin çevre zararı MW-saat başına 58 dolar olarak verilmiştir. Buna göre örneğin 4000 MW gücünde bir santralin yılda yaklaşık 35 milyon MW-saat elektrik ürettiği düşünülürken, sadece tek bir santralin çevre zararı yıllık neredeyse iki milyar doları bulmaktadır. Şu anda, dünyada fosil yakıtların çevreye verdiği toplam zarar yılda 11 trilyon doları bulmaktadır.

için en önemli madde, yani su elde edilmektedir. Hidrojen çok hafif bir gaz olup, yoğunluğu havanın 1/14'ü, doğal gazın 1/9'u kadardır. Atmosfer basıncında -253 °C 'ye soğutulduğunda sıvı hale gelen hidrojenin yoğunluğu ise benzinin 1/10'u kadardır.

Hidrojen en verimli yakıttır. Ortalama olarak, fosil yakıtlardan %26 daha verimlidir. Hidrojen bilinen tüm yakıtlar içerisinde birim kütle başına en yüksek enerji içeriğine sahiptir. Şekil-1'de hidrojenin diğer yakıtlara göre enerji içeriği verilmiştir. 1 kg hidrojen 2.1 kg doğal gaz veya 2.8 kg petrolün sahip olduğu enerjiye sahiptir. Sıvı hidrojenin ısı değeri 120,7 MJ/kg iken uçak benzinin ısı değerinin kg başına

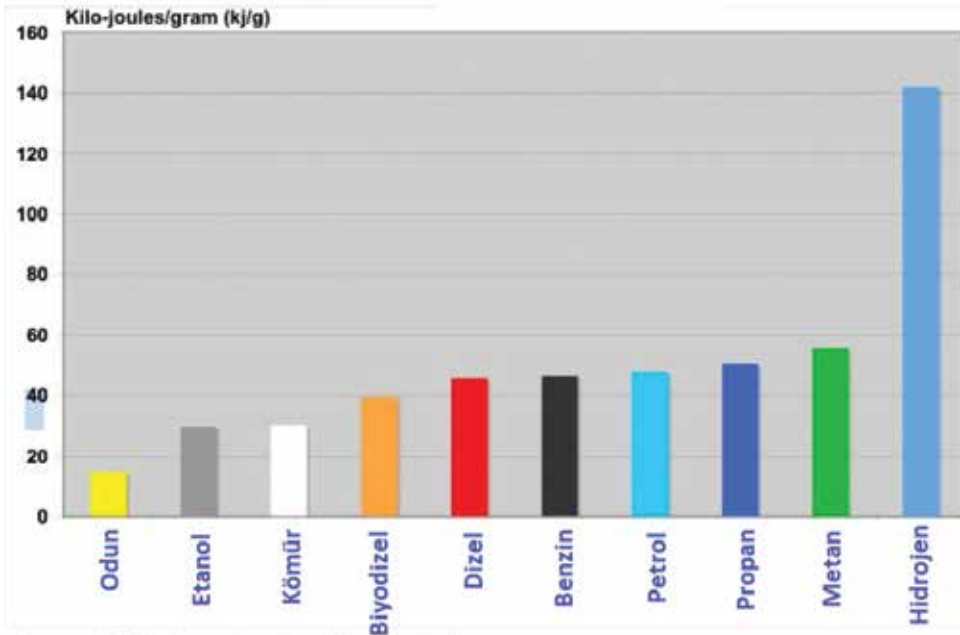
olan sera gazları üretmez, asit yağmurlarına neden olmaz ve ozon tabakasına zarar veren kimyasallar üretmez. Hidrojen aynı elektrik gibi ikincil bir enerji, yani taşıyıcı olup, birincil enerji kaynaklarından üretilmesi gerekmektedir. Bu üretimin temiz enerji kaynakları ile sudan elde edilmesi ise hem sonsuz bir enerji, hem de dünyanın küresel ısınma başta olmak üzere tüm çevre problemlerinden kurtulması anlamına gelmektedir. Temiz enerji kaynaklarından üretilen hidrojene “yeşil hidrojen” denilmektedir. Örneğin güneş enerjisi ile suyun hidrojen ve oksijene ayrılması, elde edilen hidrojenin istenilen yere boru hatları veya depolanmış olarak taşınması ve daha sonra yine oksijenle birleşerek yakılması sonucunda elde edilen enerjinin atık maddesi yine birkaç damla saf su veya su buharı olmaktadır.

İDEAL YAKIT HİDROJEN

Enerji yakıtı ideal olarak; a) Kolayca ve güvenli olarak her yere taşınabilmeli b) Taşınırken enerji kaybı hiç veya çok az olmalı, c) Her yerde örneğin sanayide, evlerde, taşıt araçlarında kullanılabilirmeli, d)Depolanabilirmeli, e)Tükenmez olmalı, kendini yenileyebilirmeli, f) Temiz olmalı, g) Birim kütle başına yüksek kalori değerine sahip olmalı, h)Değişik şekillerde, örneğin, doğrudan yakarak veya kimyasal yolla kullanılabilirmeli, i)Güvenli olmalı, j) Isı, elektrik veya mekanik enerjiye kolaylıkla dönüştürülebilirmeli, k) Çevreye zarar vermemeli, l) Dünyanın her yerinde ve her alanda hatta denizin ortasında bile elde edilebilirmeli, m) Çok hafif olmalı, n) Çok yüksek verimle enerji üretebilirmeli, o)Karbon içermemeli, p) Ekonomik olmalıdır. Yukarıda sayılan bütün bu şartları yerine getirebilecek yakıt hidrojenidir. Hidrojen yalnız bu yüzyılın değil, güneşin ömrü olarak tahmin edilen gelecek 5 milyar yılın da yakıtı olarak kabul edilmektedir.

HİDROJENİN ÜRETİMİ

Hidrojen doğal gaz, kömür, petrol gibi fosil yakıtlardan çok daha ucuz üretilbildiği gibi, biyokütle, güneş, rüzgar, jeotermal ve hidroelektrik



Source: DOE, Green Econometrics research

Şekil-1: Hidrojenin Çeşitli Yakıtlara Göre Enerji İçeriği

Hidrojen evrende en fazla bulunan ve doğadaki en basit atom yapısına sahip elementtir. Günümüzde kabul gören evrenin oluşumu teorisinde de belirtildiği üzere, bütün yıldızların ve gezegenlerin temel maddesidir. Güneş ve diğer yıldızların termonükleer reaksiyonla vermiş olduğu enerjinin yakıtı da yine hidrojen olup, evrenin temel enerji kaynağıdır. Normal sıcaklık ve basınç altında kokusuz ve renksiz olan bu gaz oksijenle birleştiğinde hayat

yalnız 44 Mega Joule olduğu göz önüne alındığında, sıvı hidrojenin roket yakıtı olarak kullanılmasını kolaylıkla anlamak mümkündür. Ancak birim hacim başına ısı değeri düşüktür. Hidrojen gazının ısı değeri, metre küp başına yaklaşık 12 Mega Joule olarak verilmiştir. Hidrojen en temiz enerji taşıyıcısıdır. Hidrojenin yüksek verimi ve fosil yakıtların çevreye verdiği zarar göz önüne alındığında, hidrojen en uygun maliyetli yakıttır. Küresel iklim değişikliğine neden

gibi yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanarak doğrudan sudan elde edilebilir. İlköğretim yıllarından başlayarak okullarda deney olarak gösterildiği üzere, bir kap içindeki suya dışarıdan batırılan iki metal plaka arasına bir pil yardımıyla akım verildiğinde, bir metalden oksijen

ham maddeler ile kg. başına hidrojen maliyetleri verilmiştir. Hidrojen üretimi konusunda yapılan son çalışmalar, özellikle yenilenebilir kaynaklarından elde edilen enerjinin maliyeti düştükçe yeşil hidrojenin maliyetinin de belirgin şekilde azalacağını göstermektedir. Örneğin fotovoltaik

teknolojik ürünlerde olduğu gibi düşen maliyetlerle, yakın gelecekte hidrojen maliyetinin kg başına 1 dolar civarında olacağını göstermektedir.

DENİZ SUYUNDAN HİDROJEN ÜRETİMİ

Denizlerdeki su miktarı ve güneş, rüzgar gibi temiz enerjilerin potansiyelleri göz önüne alındığında denizlerden milyarlarca ton hidrojen dolayısıyla bol miktarda enerji ve saf su elde etmek, dünyanın çevre, enerji ve su problemleri için yegane çözümdür. Elimizde neredeyse sonsuz enerji kaynağı güneş, trilyonlarca ton deniz suyu varken, bunlardan neden yararlanmadığımızın cevabını, petrol, kömür ve doğal gaz lobilerinde aramak gerekir.

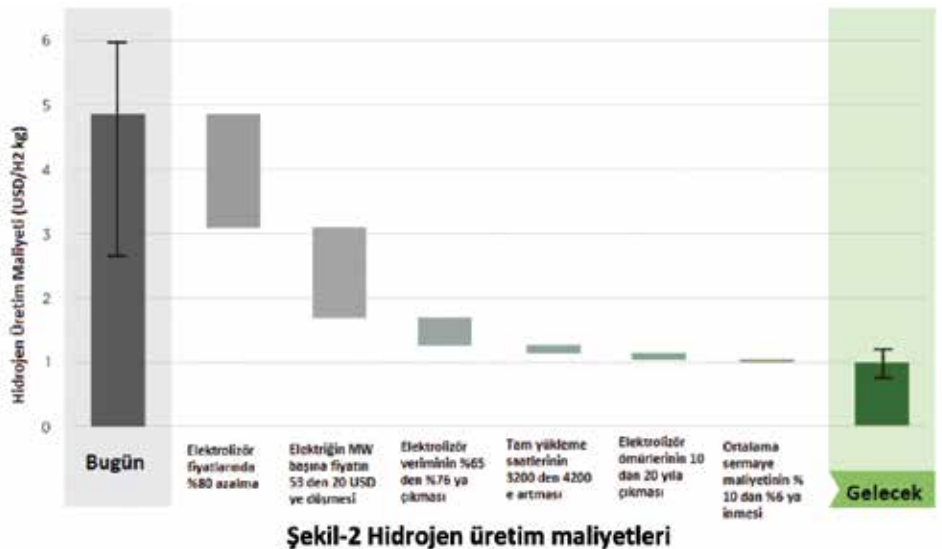
Yakın gelecekte dünyanın ne su ne de enerji problemi olacaktır. Bu alanda özellikle 2019-2020 yıllarında yapılan çalışmalar ümit vermektedir. Deniz suyu içinde klor bulunması geliştirilen elektrolizörlerin anot elektrodunun kısa zamanda aşınmasına neden olmaktadır. Stanford Üniversitesi ve MIT'de yapılan çalışmalarda anodun negatif yük açısından zengin bir tabaka ile kaplanması ile klor iyonlarının geri itildiği ve alttaki metal elektrodun aşındırılmasının önlediği görülmüştür. Ayrıca deniz suyundan hidrojen elde etmek için güneş enerjisi yardımıyla deniz suyu buharlaştırılırken, katı-oksit elektrolizör kullanmak veya ters osmoz işlemi ile önce saf su elde etmek ve

İşlem	Enerji Kaynağı	Hammadde	Yatırım (Milyon \$)	Maliyeti Hidrojen (\$/kg)
Buhar reformu	Fosil Yakıt	Doğal Gaz	180.7	2.08
Kömür gazlaştırma	Fosil Yakıt	Kömür	435.9	1.34
Biyokütle pirolizi	İç Üretimli buhar	Odunsu biyokütle	53.4-3.1	1.25-2.20
Biyokütle gazlaştırma	İç Üretimli buhar	Odunsu biyokütle	149.3-6.4	1.77-2.05
Doğrudan biyo-fotoliz	Güneş	Su+Alg	50 \$/m ²	2.13
Dolaylı biyo-fotoliz	Güneş	Su+Alg	135 \$/m ²	1.42
Karanlık fermantasyon	-	Organik biyokütle	-	2.57
Foto-fermantasyon	Güneş	Organik biyokütle	-	2.83
Fotovoltaik elektroliz	Güneş	Su	12-54.5	5.78-23.27
Güneş termal elektroliz	Güneş	Su	421-22.1	5.10-10.49
Rüzgar ile elektroliz	Rüzgar	Su	504.8-499.6	5.89-6.03
Nükleer ile elektroliz	Nükleer	Su	-	4.15-7.00
Güneş termoliz	Güneş	Su	5.7-16	7.98-8.40
Foto-elektroliz	Güneş	Su	-	10.36

Tablo-1: Hidrojen üretim kaynak ve maliyetleri

diğerinden hidrojen çıkmakta olup, bu olaya elektroliz denilmektedir. İlk olarak 1807 yılında İngiliz kimyager **Humphry Davy** tarafından bulunan elektroliz günümüzde birçok alanda bileşiklerin ayrıştırılması için kullanılmaktadır. İleride kısaca değinileceği üzere yakıt pili (fuel cell), elektroliz olayının tersi olup, 1839 yılında İsviçreli kimyager Christian F. Schoenbien hidrojen ve oksijen gazlarının birleşmesiyle su ve elektrik akımının ortaya çıktığını bulmuştur. 1845 yılında İngiliz Bilim adamı Sir William Grove, Schoenbien'in çalışmalarını uygulama aşamasına getirmiş ve bu çalışma kendisinin yakıt pilinin babası olarak anılmasını sağlamıştır. Temiz enerji kaynakları kullanılarak üretilen hidrojene literatürde yeşil hidrojen adı verilmektedir. Aşağıda hidrojen üretimi için kullanılan işlemler ve

panellerle güneş enerjisinden elektrik üretim maliyeti 1977 senesinde watt başına 76 dolarken 2016 da 0.26 dolara düşmüştür. Aynı durum yeşil hidrojen için de geçerli olup, bütün



sonra suyu elektroliz etmek gibi başka yöntemlerde geliştirilmektedir.

YAKIT PİLLERİ (FUEL CELL)

Yakıt pilleri yüksek verimli elektrokimyasal enerji dönüşüm cihazları olarak tarif edilir ve temel olarak anot ve katot arasına yerleştirilmiş elektrolitten oluşur. Yakıt olarak kullanılan hidrojenin oksijen ile kimyasal reaksiyona girmesi

sektöründe kullanım için yakıt pili sistemlerinin düşük maliyetli, hafif, hızlı devreye alınabilir, uzun işletim ömürlü, güvenli ve çevresel standartlara uygun olması hedeflenmektedir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde yakıt pilinde kullanılan membranın geliştirilmesi, katalizör miktarının düşürülmesi, zehirlenmeye karşı katalizör dayanımının artırılması, enerji ve su yönetimi, düşük

uçakları, lokomotifleri, denizaltıları vb. araçları saymak mümkündür.

HİDROJENİN DENİZ TAŞITLARINDAKİ UYGULAMALARI

Bilindiği üzere dünya ticaretinin çok önemli bir bölümü deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Buna göre deniz taşımacılığı yapan şirketlerin kendilerini dünyanın içinde bulunduğu iklim değişikliği ve küreselleşmenin de etkisiyle yeni gelişmelere ayak uyduracak şekilde geliştirmeleri gerekmektedir.

Özellikle artan çevre bilinci ile limanların da özellikle salınan CO₂, SO₂, NO_x ve partiküler maddeler gibi misyonları azaltması, yeşil liman olarak adlandırılan eko liman uygulamalarına geçmeleri istenmektedir.

Yeşil liman kavramı içinde yalnız limanlar içinde yürütülen kargo yüklemeden kaynaklanan, tehlikeli atıklar, gürültü, vb. faaliyetlerin etkileri yanında önemli ölçüde gemilerden kaynaklı kirliliğin de azaltılması istenmektedir. Dizel ve benzeri yakıtları kullanan deniz taşıtlarından kaynaklanan emisyonlar deniz ekosistemi yanında balıkçılığı ve liman çevresindeki yaşayan insanları da etkilemektedir. Deniz taşıtlarında kömürden veya petrolde buhar eldesi yerine artık yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelme zamanı gelmiştir.

Bir geçiş süreci olarak hibrit yapıya sahip olan deniz taşıtları batarya ve LNG ile çalışabilen bir yapıya bürünmüştür. Dünyanın yenilenebilir enerji potansiyeli ve denizlerdeki su miktarı göz önünde alındığında güneş, rüzgar enerjileri yardımıyla sudan üretilen hidrojen ve yakıt pilleri ile çok daha verimli ve temiz bir ulaşım sağlanabilecektir.

Son zamanda Norveç Parlamentosu'nun Norveç dünya mirası fiyortlarındaki yolcu gemilerinden ve feribotlardan kaynaklanan emisyonları 2026 senesine kadar en aza indirmek için karar alması bu yönde önemli bir adımdır. Bu sayede fiyortlar, dünyanın ilk sıfır emisyon bölgesi haline gelecektir.



Şekil 3: Hidrojenle çalışan kara ve hava taşıtları

sonucunda elektrik üreten bu cihazlar geleceğin enerji üretim kaynağı olarak görülmektedir. Atık olarak saf su üretmesi, çevre kirliliğine, gürültüye neden olmaması ve hareketli parça içermemesi yakıt pilinin başlıca avantajları arasındadır.

Yakıt pilleri genellikle hücrede kullanılan elektrolit türüne bağlı olarak polimer elektrolit (PEM), alkali, fosforik asit, ergimiş karbonat ve katı oksit yakıt pili olarak sınıflandırılmaktadır. PEM yakıt pili özellikle taşıtlarda kullanılmaktadır. Yakıt pilleri otomobillerde kullanılan geleneksel içten yanmalı sistemlerden daha enerji etkindir ve kesinlikle çok daha az kirlilik oluşturmaktadır.

Bununla birlikte, otomobil uygulamaları için sistem büyüklüğü, ağırlığı, işleme alma süresi, işletim ömrü ve fiyatı, iyileştirilmesi gereken önemli konulardır. Yakıt pillerinin ticari uygulaması başladığında hidrojen üretimi, depolanması ve taşınması çalışmalarının da hazır olması planlanmıştır. Ulaşım

maliyetli malzemelerin kullanımı gibi performans artırıcı ve maliyeti düşürücü araştırmalar yoğun olarak yapılmaktadır.

HİDROJENİN KULLANIM ALANLARI

Hidrojen, yakıt pillerinde veya taşıtlarda benzin yerine, evlerde kalorifer, fırın ve soğutucularda doğal gaz yerine kullanılabilir. Hidrojen yakıtının en büyük avantajı, fosil yakıtlar gibi yalnız alevli yanma ile enerji verme yerine çok değişik ve verimli dönüşümlerle enerji üretmesidir.

Günümüzde hidrojen artık cep telefonlarından uçaklara kadar hemen her yerde kullanılmaktadır. Yakıt pilleri ile yüksek verimde elektrik üretilebildiği için bu pillerin kullanım alanları çok geniştir.

Aşağıda yakıt pilleri ile çalışan araç ve ürünlerden bazıları gösterilmiştir. Bunlar arasında; otomobilleri, otobüsleri, motosikletleri, bisikletleri, golf arabalarını, fork liftleri, hizmet araçlarını, elektrik yedek ünitelerini,



Şekil 4: Hidrojen Yakıtlı Tekneler

DENİZALTI LARDA HİDROJEN KULLANIMI

Hidrojen/oksijen yakıt hücreleri (özellikle PEMFC gibi düşük sıcaklık yakıt hücreleri) denizaltılarını çalıştırmak için ideal özelliklere sahiptir.

de sıfır kaldırma gücünü korurlar, c) hareket eden parçaları olmadığından, sonar (deniz radarı) işaretini azaltarak sessizce işlerler, d) düşük sıcaklıkta ısı salarlar ve de böylelikle çok az miktarda termal izler üretirler, e) Çok



Şekil-5: 2017 yılında denize indirilen hidrojenli deniz taşıtları

Bunların a) havaya ihtiyaçları yoktur, yakıt (hidrojen) ve oksit (oksijen) depolanması durumunda deniz altında işleyebilir, b) su dışında hiçbir emme ya da atık madde üretmezler, bu sebeple

verimlidirler. 1989'da Florida Perry Teknolojileri, Ballard'ın yakıt hücresi ile donatılmış küçük bir denizaltı yaptılar. Alman ordusu bazı denizaltılarını hidrojen yakıtlı tesislerle şimdiden

donatmış durumdadır. Yunanistan ise, Almanya'dan aldığı ilk yakıt hücreli denizaltıdan sonra ikincisini sipariş vermiştir. Siemens özellikle denizaltı uygulamaları için güvenilir ve verimli yakıt hücreleri geliştirdi.

Avusturya ve Kanada orduları kendi denizaltıları ve donanma araçları için hidrojen yakıt hücreleri üzerinde çalışmalarını tamamlamak üzeredirler.

HİDROJEN YAKITININ GÜVENİRLİĞİ

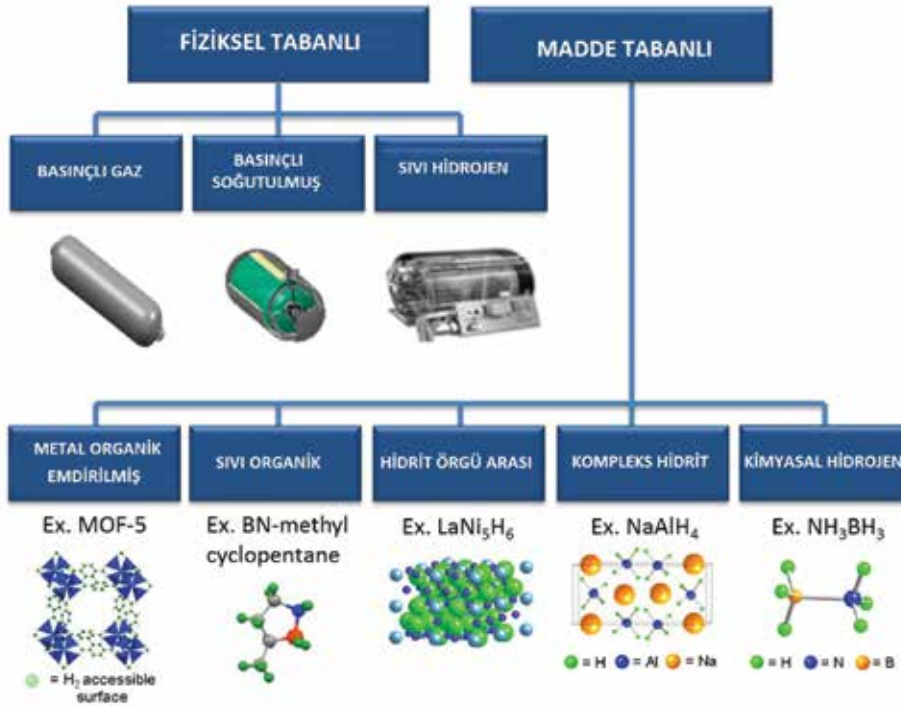
Gelişen hidrojen teknolojisi, doğal gaz, petrol, kömür ve uranyum gibi nükleer yakıtların geniş çapta kullanımı nedeniyle ortaya çıkan kazalar yanında çok daha güvenli kalmaktadır. Hidrojen kullanımında bazı kurallara uyulduğu takdirde tehlike yok denilecek kadar azalmaktadır.

Aslında, hava gazı olarak bilinen ve dünyanın birçok büyük şehrinde yaygın olarak kullanılan gaz karışımı içinde % 50 hidrojen, % 30 metan ve % 7 oranında zehirli bir gaz olan karbonmonoksit bulunmaktadır. Hidrojen havadan 14 kez hafif olması nedeniyle havada hızla yayılır ve patlaması için gerekli % 4 konsantrasyonun altına düşer.

Örneğin benzinde bu oran % 1 olup, statik elektrikten oluşabilecek bir kıvılcım ile dahi patlayabilir. Halen uçaklarda kullanılan benzinin kazalarda yanması ile aşırı sıcaklık ve duman oluşmakta ve bunun sonucunda birçok insan hayatını kaybetmektedir. Yakıt olarak hidrojen kullanılması durumunda ise, oluşan sadece su ve su buharı olduğu için zehirlenme veya dumandan boğulma riski ortadan kalkmaktadır. Ayrıca, hidrojen alevi çok az ısı yaydığı için yangınların büyümesini önler ve doğrudan alevle temas edilmediği takdirde tehlikesi yoktur.

Hava içinde alev alma sınırı, patlama enerjisi, alev sıcaklığı ve atık ürün gibi parametreler göz önüne alındığında, fosil yakıtların emniyet faktörlerinin 0.5-0.80 arasında olmasına karşın, hidrojen için, daha yüksek (1 civarında) bir emniyet faktörü bulunmuştur. Bu

HİDROJEN DEPOLAMA YÖNTEMLERİ



Şekil 6: Hidrojen Depolama Yöntemleri

bulgular, hidrojenin diğer yakıtlara göre daha emniyetli olduğunu açıkça göstermektedir. Hidrojenin güvenliği ile ilgili yapılan bir deney Şekil-4'te gösterilmiştir.

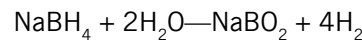
HİDROJENİN DEPOLANMASI

Hidrojenin yakıt olarak kullanılmasındaki en büyük sorun depolanmasındaki verim yetersizliğidir. Hidrojen genelde; a) Sıkıştırılmış halde, b) Sıvı halde, c) Kimyasal bağ oluşturmuş halde, olmak üzere üç farklı yolla depolanabilmektedir. Sıkıştırılmış ve sıvı hidrojen saf halde tanklarda depolanabileceği gibi, fiziksel olarak nanotüplerde de depolanabilmektedir. Kimyasal olarak ise genellikle hidrür şeklindedir. Hidrür formunda depolama, katı halde metallerde olabileceği gibi sodyum bor bileşiğindeki gibi sıvı halde de olabilmektedir. Araştırmalar, bazı alaşımların saf haldeki hidrojenen çok daha yüksek yoğunlukta hidrojen depolayabildiklerini göstermiştir.

HİDROJENİN BOR HİDRÜRLERLE DEPOLANMASI

Ülkemiz, bor madeni açısından dünyada %70 üzeri rezervle ilk sırada yer almaktadır. Bor, savunma, cam,

seramik, metalürji, sağlık, tarım alanlarından temizliği kadar birçok alanda çok önemli bir hammaddedir. Kendisi bir enerji kaynağı olmamakla birlikte hidrojeni büyük oranda ve güvenli olarak depolayabilme özelliğine sahiptir. Bor, birçok elementle olduğu gibi hidrojen birleşikleri olan hidrürlerle de birleşik yapabilir, bunlar arasında en kararlı olanlar, alkali metal borhidrürler olup, bunun en önemli olanı sodyum borhidrürdür. Yıllardır sanayiinin çeşitli kesimlerinde farklı amaçlar için kullanılmasına rağmen hidrojen taşıma kapasitesi ve bor içeren bir bileşik olması, sodyum borhidrürün son zamanlarda çok daha iyi bilinir bir bileşik haline gelmesine yol açmıştır. Sodyum borhidrür ile su reaksiyona girdiğinde aşağıdaki ekzotermik reaksiyona uygun olarak hidrojenin ağırlıkça %10,8'i açığa çıkmakta ve yan ürün olarak sodyum metaborat (NaBO_2) üretilmektedir.

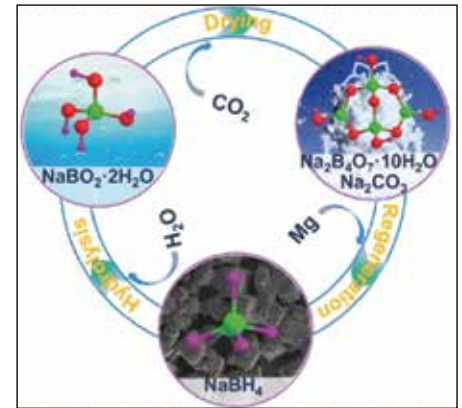


$$\Delta H = -218 \text{ kJ.mol}^{-1}$$

Görüldüğü gibi reaksiyon sonucu açığa çıkan hidrojen miktarı hidrür şeklinde

bağlı olan hidrojenin iki katı olup, 4 mol H NaBH_4 'den, 4 mol H ise H_2O 'dan gelmektedir. Reaksiyonun ekzotermik olması nedeniyle sistemden elde edilen hidrojen nemlidir ve kullanılacağı ortama bağlı olarak hidrojen gazının, nem miktarını düzenleyici bir sistemden geçirilmesi gerekmektedir. İçten yanmalı motorlarda yapılacak küçük bir değişiklik ile bu şekilde üretilen hidrojen gazı, araçlarda yakıt olarak kullanılabilir.

Sodyum Bor Hidrür (NaBH_4) H_2 depolama için üzerinde en çok durulan bir taşıyıcı olup, oda sıcaklığında yüksek



Şekil-7: Sodyum bor hidrür-sodyum meta borat-sodyum bor hidrür çevrimi

safılıkta hidrojen sağlamaktadır. Hidroliz sonucu ortaya çıkan Sodyum meta borattan (NaBO_2) Magnezyum yardımıyla tekrar Sodyum bor hidrür elde etmek mümkündür. Dünyada hemen tüm otomobil üreticilerinin hidrojenli modelleri mevcut olup, binlerce adet üretilen bu araçlar birçok ülkede ticari olarak satılmaktadır.

SONUÇ:

Hidrojen her açıdan güvenli, temiz ve sonsuz bir yakıt olup, zararlı hiçbir yan ürün bulunmamaktadır. Bugün için dezavantaj sayılabilecek tek nokta ise, henüz yaygın ticari kullanımı olmadığı için fiyatının görece pahalı olmasıdır ki; bu da her yeni teknolojik ürün için geçerlidir. Örneğin cep telefonları veya hesap makineleri gibi teknolojik ürünlerin piyasaya ilk çıktıklarındaki fiyatlarının, şu andaki fiyatlarının



Şekil-8: Dünyanın İlk Hidrojen Yakıtlı Yolcu Teknesi

onlarca katı olduğu iyi bilinmektedir. Ayrıca petrolün bulunmasından bugüne kadar geçen süre içinde bu sektöre yapılan yatırımın tahmini 160 Trilyon (160,000 milyar) dolar olduğu hesaplanmıştır. Hidrojenin yaygın kullanımı için petrol dolum istasyonlarında hidrojen pompaları kurulması ve tabii büyük miktarda hidrojen üretilmesi gerekmektedir. Bu alandaki çalışmalar birçok ülkede başlamıştır. Örneğin, Nisan 2004 de Kaliforniya Valisi Arnold Schwarzenegger “**Hidrojen Otoyolları**” projesi çerçevesinde halen 12 adet olan **hidrojen** dolum istasyonu sayısını önümüzdeki 6 yılda 200’e çıkartmak için çalışma başlatmış ve bundan böyle her 30 km’de **hidrojenli** arabalar için dolum istasyonları bulunacağı müjdesini vermiştir. Japonya önümüzdeki 20 yıl içinde 15 milyon **hidrojenle** çalışan otomobil imali için karar almış bulunmaktadır.

Almanya 1800 km’lik **Hidrojen Otoyolu** ile önemli şehirleri arasında hidrojenli taşıtlar ile yolculuk yapanlara yakıtlarını doldurabilecekleri hidrojen pompa istasyonları inşa etmektedir. İzlanda jeotermal enerjisini kullanarak, 2022 de tamamen hidrojen yakıtına geçmeyi kararlaştırmıştır. Bu konuda dünyanın çeşitli ülkelerinden yüzlerce örnek vermek mümkündür. Günümüzde hidrojenle çalışan yüzlerce otomobil, otobüs ve diğer araçlar artık dünyanın her tarafında insan ve yük taşımaktadır. Airbus şirketi yakın gelecekte hidrojenle

çalışan uçakları işletmeye alacaktır. Hidrojen enerjisi Türkiye’nin şartlarına en uygun doğal kaynaklardan elde edilebilir. Yöresel olarak bu kaynaklar güneş, rüzgar, jeotermal, bitkisel atıklar, endüstriyel atıklar veya biyokütle olabilir. Bu çeşitlilik hidrojenin elde edilmesinde yöresel olarak en ekonomik seçime olanak sağlayacaktır. Yakıt hücreleri ile elektrik enerjisi, hidrojenen elde edilecektir. Depolama sistemi ise hidrojenin gelecekte elektrik eldesini kablosuz sisteme taşıyacaktır. Bu 21. yüzyılın en büyük devrimi olacaktır. Nasıl cep telefonları haberleşmede büyük bir olanak ve özgürlük sağladıysa, hidrojen depo kartuşları ve yakıt hücreleri portatif olarak elektriği her yere taşıma olanağı yaratacaktır.

Bu başta savunma sanayii olmak üzere turizm, tarım, endüstriyel uygulamalarda yeni olanaklar getirecektir. Günlük hayatta kablosuz bilgisayarlar, televizyonlar, ütüler, ısıtıcılar aydınlatma olanağına kavuşmayı sağlayacak önemli bir toplumsal refah getirecektir. Bugün iletişimde internet nasıl merkezi bilgi ulaşımını bireysel ulaşımına dönüştürdü ve bilgiye ulaşımı inanılmaz hızlandırdıysa gelecekte hidrojen enerjisi de enerjinin kullanımında merkezi enerji dağılımını ortadan kaldırarak enerjiye anında kavuşma olanağı sunacaktır. Enerjideki bu merkezîyetçi olmayan dağılım, bugün yeryüzündeki adaletsiz enerji dağılımı düzenini de ortadan kaldıracaktır.

Gelecekte yerel kaynaklardan hidrojen elde edilmesi başarılı olduğu takdirde, şu an enerjiye ulaşamayan birçok bölgenin insanları kendi enerji kaynaklarına kavuşmuş olacaklardır. Teknolojik yenilenmesini ve sanayi üretim sürecini hızlandırmak zorunda olan Türkiye önümüzdeki 10 yılda hidrojen enerjisine geçiş için bütün yasal ve hukuki zeminleri hazırlamalı ve bu ikincil enerji kaynağını temin edeceği birincil sistemleri kurmalıdır. Daha sonraki aşamada ise bu yakıtın daha verimli depolanabilmesi ve taşınabilmesi için alternatif olarak önerilen hidrür üretim sistemlerini geliştirmeli ve borlu yakıt çözeltilerini piyasaya sunacak teknolojiyi hazırlamalıdır. Bu teknolojiler ise elektrik enerjisine dönüşüm için gerekli yakıt hücre sistemleri ile entegre olmalı ve dışa bağımlılıktan kurtulmak için, pahalı bir yöntem olan teknoloji transferi yerine üreten bir ülke olmalıdır. Türkiye bugüne kadar hızla gelişen teknolojiyi yakalamakta sürekli geç kalmış ve devamlı teknoloji ithal eden bir ülke konumuna gelmiştir. Hiç olmazsa enerji alanında bu konumdan çıkma şansı Türkiye’nin önündedir. Türkiye’nin enerji alanında dışa bağımlılıktan kurtulması, gelişmiş bir ülke konumuna gelmesi için hidrojen enerjisi fırsatını iyi değerlendirmesi gerekmektedir.

Bu fırsatın iyi değerlendirilebilmesi için Türkiye’deki her bireyin üzerine düşen sorumluluklar vardır. Türk toplumunun ilkokuldan başlayarak hidrojen konusunda bilgilendirilmesi, Türkiye’deki bilim adamlarının çalışmalarını hidrojene yönlendirmesi, özellikle yenilenebilir enerji kaynakları kullanılarak hidrojen üretimi ve ülkenin sahip olduğu bor minerallerinden sodyum bor hidrürün hidrojenin depolanmasında kullanımı ile ilgili teknolojilerin geliştirilmesi, devletin hidrojen enerjisi çalışmalarına destek olması, hidrojen enerjisi alanında teşvikler vermesi bu teknolojinin bir an önce ülkemizde uygulanmasını sağlayacaktır.

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER-HİDROJEN TEKNOLOJİ MERKEZİ ESKİ DİREKTÖRÜ

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

NİJERYA'DA SERBEST BIRAKILAN 15 TÜRK DENİZCİ İSTANBUL'A GELDİ

Nijerya açıklarında korsanların saldırısına uğrayan "Mozart" gemisinden kaçırılarak 21 gün rehin tutulan 15 Türk denizci Türkiye'ye geldi.



Türkiye'nin Abuja Büyükelçisi Melih Ulueren tarafından uğurlanan 15 Türk denizci, Türk Hava Yolları'nın Abuja-İstanbul seferini yapan tarifeli uçuşuyla saat 14 Şubat 06.15 sıralarında İstanbul'a geldi. İstanbul Havalimanı VIP Salonu'nda aileleri ve Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu tarafından karşılanan denizciler büyük mutluluk yaşadılar. Denizcileri tek tek havalimanının kapısında selamlayan ve geçmiş olsun dileklerini ileten Çavuşoğlu, ailelerine de "Gözünüz aydın" dedi.

Esaret altında geçen 21 günün ardından yurtlarına dönen Kaptan Mustafa Kaya, Adil Alkan, Mesut Meral, Hamza Orhan, İlyas Baş, Mustafa Benklioğlu, Gökhan Lale, Erdi Akman, Halil Gülçür, Gökhan Buran, Alper Şeker, Vedat Aksan, Doğançan Cengil, Melih Çetin ve Ünsal Dilsiz, pasaport kontrolleri tamamlanır tamamlanmaz sevinçle ailelerine ve yakınlarına sarılarak gözyaşı döktü. Bakan Çavuşoğlu, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın selamlarını

da ilettiği denizcilerle toplu fotoğraf da çekti.

Eşi Sultan ve oğulları Sarp Eren (9) ile Efe Enis Kaya (16) ile sarılarak hasret gideren Mozart Gemisi Kaptanı Mustafa Kaya, gazetecilere yaptığı açıklamada, "21 gün sonunda özgürlüğümüze kavuştuk, şu anda ailelerimize kavuşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Yurdumuza dönmek kelimelerle anlatılır gibi değil" dedi.

HER TÜRLÜ FEDAKARLIĞI YAPTILAR

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu ile Büyükelçi Melih Ulueren'e teşekkür eden Kaptan Kaya, şunları söyledi: "Bizlere çok büyük yardımları oldu. Çok hassaslık gösterdiler sağ olsunlar. Ellerinden gelen her türlü fedakarlığı yaptılar. Ayrıca şirketimiz de bu müzakerelerde aşırı özenli davranarak hep yanımızda yer aldı. Şirketimizin CEO'su Cristoph ve İstanbul Ofisimizin Genel Müdürü Levent Bey korsanlarla yapılan

müzakerelerde aktif olarak serbest kalmamız için her şeyi yaptılar. Onların sayesinde ailelerimizin yanındayız. Ben kendim, ailem ve personelimiz adına çok minnettarım kendilerine".

21 gün zor şartlarda ormanda macera dolu bir süre geçirdiklerini, sürüngenler ve tehlikeli hayvanlarla aynı ortamda tutulduklarını ifade eden Kaya, "Başımızda sürekli silahlı kişiler vardı. Fakat fiziksel hiçbir şekilde şiddet ve muamele görmedik. Ama psikolojik olarak zaman zaman zor zamanlar geçirdik. Ama çok şükür ailelerimize kavuştuk" ifadelerini kullandı. Boris adlı şirketlerinin Almanya ve İngiltere ofis temsilcilerinin yaptığı müzakereler sonucu korsanların ikna edildiklerini belirten Kaya sözlerini şöyle sürdürdü: "Daha sonra acentemizin belirlemiş olduğu başka bir emniyetli botla serbest bıraktılar. Tabii ki nerede olduğumuzu bilmiyorduk. Şirketlerimizin talimatlara uymaması sonucu kötü şeyler yaşanabileceğini söylediler, ama çok şükür yaşanmadı".

Bir gazetecinin bu gemi kaçırma olayının mesleğe bakış açısını nasıl etkilediği yönündeki soruya da yanıt veren Kaya, şunları söyledi: "21 yıldır kaptanlık yapıyorum. Dolayısıyla 21 yıldır başıma ilk kez böyle bir olay geldi. O bölgelerde bu olaylar yaşanıyor. Belli bir süre ailemle dinlendikten sonra tabii ki mesleğime devam etmek zorundayım. Ülkemizi temsil ediyoruz sonuçta. O bölgede umarım alınan önlemlerle bu tarz olaylar yaşanmaz. Hiç umutsuzluğa kapılmadık. Hep ülkemize ve devletimize güvendik ve ülkemize sağ salım döndük". Aileleriyle hiç görüşmediğini ve sadece müzakereler için şirket ve



ofisle görüşebildiğini belirten Kaya, "Bu elim olayda Azerbaycanlı bir kardeşimizi kaybettik. Çok mücadele verdik ama yaklaşık 5 saat sonra 15 denizci kaçırıldık. Bizi rehin aldılar. Yaklaşık 10 saat 3 bin millik mesafede bir adada tutulduk. Her şeye rağmen çok mutluyuz vatanımızda olduğumuz için" dedi.

Denizci Mesut Meral de Türkiye'ye döndüğü ve ailesine kavuştuğu için çok mutlu olduğunu belirterek, "Her şeye rağmen ülkemizde bulunmak çok güzel. Emeği geçen tüm devlet büyüklerimize saygılarımızı iletiyoruz. Ülkemize dönmenin huzur ve mutluluğunu yaşıyoruz" ifadelerini kullandı. Güverte görevlisi Ünsal Dilsiz, "Bir Azerbaycanlı

geçen herkese teşekkür ederim" diye konuştu. Olayın yaşandığı gün baskının farkına vardıkları an mürettebatla birlikte geminin toplanma bölüme saklandıklarını söyleyen Halil Gülçür, baskın yapan korsanların 10 dakika içinde yerlerini fark ettiğini fakat kapıları kapattıkları için içeriye giremediklerini söyledi. Yaklaşık 7 saat boyunca korsanların kapıyı açmak için uğraştığını dile getiren Gülçür, "İçeri girdiler. O acı anlar yaşandı. Sonra bizi tekneye aldılar. Adaya benzeyen bir yere götürdüler. 21 gün boyunca orada kaldık. Sonraki süreçte devletimiz sağ olsun gerekli girişimler başlatılmış. Bu sıkıntıyı bitirdiler. Bizim durumumuzla ilgilenen Sayın Cumhurbaşkanımız ve

yaşamasa da esaretlik vardı. Başımızda silahlı adamlar, sürekli uyuşturucu ve alkol kullanan, ne zaman ne yapacağı belli olmayan kişiler vardı.

Arkadaşlarımızla moralimizi yüksek tutmaya çalıştık. Aramızdan birkaç kişinin durumdan sıkılıp 'Yeter artık, dayanamıyorum' diyerek sivrilmesine müsaade etmedik. Karşı tarafa çok bulaşmadık, arkadaş gibi olmaya çalıştık".

Liberya bayraklı "Mozart" isimli gemi, 23 Ocak'ta Nijerya'nın Lagos kentinin yaklaşık 180 mil açığında deniz haydutlarının saldırısına uğramıştı. Lagos'tan Güney Afrika'nın Cape



gemici kardeşimizi yitirdik. Keşke o olay da yaşanmasaydı. Ailesine ve yakınlarına başsağlığı diliyorum. Mekanı cennet olsun. Devletimiz var olsun" dedi.

Kız kardeşi Pınar Lale ile kucaklaşan güverte çalışanı Gökhan Lale ise, ailesine kavuşmanın sevincini yaşadığını belirterek, "Çok şükür hayal ettiğimiz yerde, vatanımızdayız. Ülkemizde olmak tarifsiz bir sevinç... Emeği

Dışişleri Bakanımız başta olmak üzere herkese teşekkür ediyorum. Evimdeyim, çocuklarıma kavuştuğum için çok mutluyum" şeklinde konuştu.

Gülçür, rehin tutuldukları sürede psikolojik olarak zorlular yaşadıklarını dile getirerek, şöyle devam etti: "Korsanların istedikleri olmazsa nasıl davranacaklarını bilmiyorduk, bunu çok düşündük. Çok büyük zorluklar

Town kentine ilerleyen gemideki 19 kişilik mürettebattan 15'i kaçırılmış, Azerbaycan uyruklu 1 kişi öldürülmüştü. Gemi, mürettebattan 3 kişi ile Gabon'un Port-Gentil Limanı'na hareket etmiş, baskından kurtulan 3 Türk denizci ise 30 Ocak'ta Türkiye'ye getirilmişti. Kaçırılan 15 kişi 12 Şubat'ta serbest bırakılmıştı. Denizciler 14 Şubat'ta Türkiye'nin Abuja Büyükelçiliği'ne getirilmişti.

TÜRK DENİZCİLERDEN NEPTÜN BEYANNAMESİ'NE DESTEK

Pandemi nedeniyle yüzbinlerce denizcinin denizlerde mağdur olması ve mürettebat değişimi krizinin çözüme kavuşturulması amacıyla yayımlanan "Neptün Beyannamesi"ne Türkiye'den de destek büyüyor.



Aralarında Maersk, MSC, CMA CGM, COSCO gibi dünya devlerinin de bulunduğu yüzlerce firmanın pandemi nedeniyle denizlerde mahsur kalan denizcilerin yaşadığı mağduriyeti ve mürettebat değişimi krizinin çözümü için yayımlanan Neptün Beyannamesi'ne Türkiye'den de destek geldi.

Denizcilerin, pandemi nedeniyle maruz kaldıkları mağduriyetin giderilmesinin önemini her fırsatta vurgulayan İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği (TAB), Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER), Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Neptün Beyannamesi'ni ilk imzalayanlar oldu. Buna ek olarak Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF), Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Mezunları Derneği (ODEMED), Vento Denizcilik ve Deniz Kültürü Derneği de imzacılar arasında. Ayrıca Vira

Haber, Türkiye'de ilk ve tek medya kuruluşu olarak Neptün Beyannamesi'ni imzaladı.

BEYANNAME NE İÇERİYOR?

Yeni bir küresel hareket olan "Neptün Bildirgesi: Denizcilerin Refahı ve Mürettebat Değişikliği" devam eden mürettebat değişikliği krizini sona erdirmeyi hedefliyor. Bildirgede; "Denizcilerin Refahı ve Mürettebat Değişimi Neptün Bildirgesi'nin imzacıları olarak, mevcut mürettebat değişikliği krizinin daha dirençli bir denizcilik tedarik zinciri için mümkün olan en kısa sürede çözülmesini sağlamanın ortak sorumluluğumuz olduğunun farkındayız." ifadeleri yer alıyor.

Şirketler, uluslararası kuruluşların, sendikaların, şirketlerin ve hükümetlerin mürettebat değişikliği krizini çözmek için gösterdiği önemli çabaların farkında olmakla birlikte hükümetlerin,

yeni tip Koronavirüs'e karşı daha fazla seyahat yasağı ve kısıtlama getirmesinin durumu daha da kötüleştireceğinden endişe duyduklarını belirtiyor.

Bildirgede, gemi operatörleri ve hükümetler tarafından sağlık protokollerinin tutarlı bir şekilde uygulanmamasının yanı sıra, mürettebat değişikliklerini ve uluslararası seyahati bir Covid-19 riski olarak görmeye devam eden dünya çapındaki ulusal makamlara dikkat çekilerek; "Mürettebat değişikliği sorununu ele almanın ve daha dirençli bir denizcilik tedarik zinciri oluşturmanın en etkili yolunun, uygulamada işe yarayan çözümleri uygulamak için zincir boyunca sektör paydaşları, kuruluşlar ve hükümetlerle ortaklaşa çalışmak olduğuna inanıyoruz." ifadeleri yer alıyor.

Mürettebat değişikliklerini kolaylaştırmak ve küresel tedarik zincirlerinin işlerliğini sürdürmek için deklarasyonda ana hatları verilen eylemler, denizcilerin kilit işçiler olarak tanınmasını da içeriyor.

Bildirgede havacılık endüstrisine, büyük mürettebat değiştirme merkezleri arasında hava taşımacılığı kapasitesinin korunmasını sağlamak çağrısı yapılıyor. Bunun yanında gemi operatörleri ve gemi kiralayıcıları arasında daha fazla işbirliği yapılması çağrısında bulunuluyor. Beyannamede, gemi sahiplerinin ve gemi kiralayıcılarının ilgili bilgileri paylaşması ve gerekli mürettebat değişikliklerinin yapılabilmesini sağlamak için işbirliği yapması gerektiği belirtiliyor.

TÜRK LOYDU, ÇİN'DE FAALİYETLERİNE BAŞLADI

Türk Loydu, dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin'de, Shanghai TL Conformity Assessment Services Ltd. Co. isimli şirketini resmi olarak kurdu.



Türk Loydu, stratejik amaçları doğrultusunda, dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin Halk Cumhuriyeti'nde Şanghay merkezli Shanghai TL Conformity Assessment Services Ltd. Co. şirketini resmi olarak kurdu. Çin ziyareti sırasında tohumlarını attığı şirket faaliyetlerine başladı.

Türk Loydu'ndan yapılan açıklamada şu ifadeler yer verdi: "Kurumumuzun vizyonu ve hedefleri ile ülkemizin ihtiyaç duyduğu, uluslararası pazara kaliteli hizmetin sunulması açısından kritik önemde olan bu adımın atılmasında; müşterilerimizin yurtdışında ihtiyaç duyduğu güvenilir ve kaliteli hizmeti sağlamak, devam eden mega projelerin faaliyetlerinin yürütülmesi ve muhtemel üçüncü taraf uygunluk değerlendirme hizmetlerinin sürdürülebilirliğinin temini, teknolojik bilgi transferinin geliştirilmesi ihtiyacı, belirleyici olmuştur. Üçüncü taraf imalat ve montaj kontrol, belgelendirme, muayene ve gözetim faaliyetleri kapsamında hizmet verecek olan şirketimiz, hali hazırda personel ve yöntem belgelendirme, gözetim ve mega projelerde koordinasyon faaliyetlerini yürütecek."

TÜRK LOYDU-ÇİN İLİŞKİLERİ

Türk Loydu Vakfı 2019 yılında, Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A. Ş. Genel Müdürü Lütfü Savaşkan ve Dış İlişkiler Bölümü Müdürü Mehmet Avcı'dan oluşan Türk Loydu heyeti, Çin Halk Cumhuriyeti'nin başkenti Pekin'e yaptıkları ziyaret kapsamında önemli faaliyetlerde bulunmuşlardı.

Çin'in milli klas kuruluşu China Classification Society'nin Pekin'de bulunan Genel Merkezi'ni ziyaret eden Türk Loydu heyeti, CCS Başkanı Mo Jianhui ve diğer üst düzey yöneticileri ile bir araya geldi. Görüşmeler sonucunda Türk Loydu ile China Classification Society arasında teknik işbirliği, uzman personel paylaşımı, ortak klas kurallarının geliştirilmesi ve araştırma ile geliştirme alanlarını kapsayan bir işbirliği anlaşması imzalandı.

"Meeting Point of All Routes"



Safety & Fire & Bridge

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 34944 Tuzla/İSTANBUL/TURKEY

+90 216 446 74 03

+90 216 446 74 08 (fax)

supply@tunashipping.com

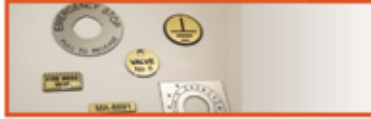
www.tunashipping.com

GEMİ MARKALAMA, ETİKETLEME VE DONATIM HİZMETLERİ

LAZER MARKALAMA



PLASTİK VE METAL ETİKET



IMO SEMBOL ve POSTER



DİJİTAL BASKI

FLAMA ve BAYRAK



CANYELEĞİ VE CANSİMİDİ MARKALAMA

MARKALAMA BANTLARI VE FOLYO STICKER, ŞABLON



LOW LOCATION LIGHTING

SERİGRAFI BASKI



All about safety in Turkey

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



ULAQ MAVİ VATAN İLE BULUŞTU

ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma'nın birlikte geliştirdikleri Türkiye'nin ilk silahlı insansız deniz aracı ULAQ denizle buluştu.



ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma, birkaç yıldır sürdürdükleri araştırma-geliştirme çalışmaları sonunda Türkiye'nin ilk insansız muharip deniz aracı çözümünü hayata geçirdi. SİDA, 400 kilometre seyir menziline, saatte 65 kilometre sürata, gündüz/gece görüş kabiliyetine, milli kriptolu haberleşme altyapısına sahip ve gelişmiş kompozit malzemeden üretildi.

SİDA, keşif, gözetleme ve istihbarat, su üstü harbi, asimetrik harp, silahlı eskort ve kuvvet koruma, stratejik tesis güvenliği gibi görevlerin icrasında karadan mobil araçlarla ve karargah komuta merkezinden veya yüzer platformlardan kullanılabilir. Türkiye'nin ilk silahlı insansız deniz aracı ULAQ, milli füze sistemleri üreticisi ROKETSAN'ın ürünleri 4'lü lazer güdümlü füze Cirit podu ve 2'li Lazer Güdümlü Uzun Menzilli Tanksavar Füze Sistemi (L-UMTAS) lançeri ile donatıldı. 8 kilometrelik menziliyle sınıfının lideri konumundaki Cirit, kara ve deniz platformlarının yanı sıra helikopter, sabit kanatlı uçak ve

insansız hava araçlarına (İHA) entegre edilebiliyor. Hassas güdümlü tanksavar füze sistemi L-UMTAS ise 8 kilometrelik menzili, lazer güdümlü yeteneği ve zırh delici tandem harp başlığıyla sabit ve hareketli kara ve deniz hedeflerine karşı etkin bir silah sistemi olarak öne çıkıyor.

Cirit ve L-UMTAS silah sistemleri, kara araçları, sabit platformlar ve deniz platformlarında da kullanılan ROKETSAN'ın stabilize taret sistemi ve gemi üstü ekipmanlarıyla birlikte ULAQ üzerinde yer alıyor. Deniz testlerinin tamamlanmasının ardından bu yılın ilk çeyreği sonunda atış testlerinin gerçekleştirilmesi planlanıyor.

"ÖNEMLİ İLGIYLE KARŞILAŞTIK"

ARES Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç ve Meteksan Savunma Genel Müdürü Selçuk Alparslan, ULAQ'a ilişkin ortak değerlendirmede bulundu.

ekonomik bölge korunmasının ne kadar önemli olduğunun hepimiz farkındayız. Bu kapsamda bizler de iki özel şirket bir araya gelerek, milli menfaatlerimizi ön planda tutup tamamen öz sermaye yatırımları ile ULAQ projesine başladık ve yoğun faaliyetlerimizi devam ettiriyoruz. Bunun savunma sanayisinde de bir örnek olduğunun bilincinde olarak büyük bir iş birliği halinde gece gündüz demeden çalışmalarımızı sürdürüyoruz".

Daha sonraki hedeflerinin deniz testlerini tamamlayıp, güdümlü mermi atış testlerini icra etmek olacağını bildiren Alanç, "ULAQ'ın ilk tanıtımını gerçekleştirdiğimiz tarihten itibaren hem ülkemizden hem de dost ve müttefik ülkelerden önemli ilgiyle karşılaştık. Bu ilgi bizlerin de dünyanın en iyi insansız deniz araçlarını tasarlamak ve üretmek üzere büyük bir motivasyonla çalışmamızı



Türkiye'nin ilk silahlı insansız deniz aracı ULAQ-SİDA'nın denize indirilmesi ve deniz testlerine başlamasından büyük bir gurur ve mutluluk duyduklarını belirten Alanç ve Alparslan, şunları kaydetti: "Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin Mavi Vatan savunmasının, deniz kıta sahanlığımızın ve münhasır

sağlıyor. ULAQ'ın ilk tanıtımından itibaren desteklerini esirgemeyen Milli Savunma Bakanlığımıza, Savunma Sanayii Başkanlığımıza, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımıza ve tüm vatandaşlarımıza şükranlarımızı sunarız" diye konuştu.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

ROMANYA'YA RO-RO SEFERLERİ BAŞLADI

Sakarya'nın Karasu ilçesinden Romanya'nın Köstence Limanı'na gerçekleştirilecek olan ilk RO-RO seferi gerçekleşti. İki ülke arasında gerçekleşen ilk seferde RO-RO gemisine 16 dorse ve 28 TIR yüklendi.



Sakarya-Karasu Limanı'ndan Romanya'nın Köstence Limanı'na da ilk sefer 3 Şubat'ta gerçekleştirildi. İlk sefer 44 araçla, 5 Şubat'taki ikinci sefer 39 araçla, üçüncü sefer ise 7 Şubat'ta 49 araçla yapıldı. Gelecek dönem bu rakamların 100 ila 150 tır/dorseye çıkması hedefleniyor. Yaklaşık 12-15 saat sürmesi öngörülen seferler ile tarifeli Ro-Ro seferleri iki ülke arasında resmi olarak başladı. Söz konusu hattın, Kapıkule ile Hamzabeyli sınır kapılarındaki yoğunluğun azalması ve Anadolu ile Asya menşeli yüklerin Marmara Bölgesi trafiğine dahil edilmeden Sakarya-Karasu üzerinden Avrupa pazarlarına aktarılması hedefleniyor.

Ro-Ro taşımacılığı, yükleme ve boşaltma hızı, gemilerin liman giderlerinin düşük olması, Ro-Ro gemilerinin yüksek seyir hızları, operasyon sürelerinin kısalığından dolayı daha fazla sefer yapılabilmesi, yüklerin müşterilere daha kısa sürede ulaşabilmesi, genelde düzenli seferler şeklinde gerçekleştirilmesi, lojistik planlamada sürprizlere açık olmaması sebebiyle önemli avantajlar taşıyor.

TÜRKİYE'DEN AVRUPA'YA AÇILAN YENİ TAŞIMACILIK ROTASI

Türkiye'den Avrupa'ya açılan yeni taşımacılık rotasının Sakarya'dan

Avrupa'ya açılan yeni ticaret rotası ile Türkiye ve kendi limanları için tarihi bir gün yaşandığını ifade eden IC İÇTAŞ Sakarya Karasu Limanı, Liman Müdürü Gökçen Erdem şu açıklamalarda bulundu: "Karasu - Köstence Ro Ro hattının kurulmasına yönelik, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, hat işletici firmalar ve firmamız arasında uzun zamandır toplantılar yapılmaktaydı. Toplantılar sonrası, işletmemiz ve hattı işletecek olan Sealine firması arasında yapılan maliyet düşürücü çalışmalar sonucu hattın başlatılması kararı alınmıştır."

Hatta yönelik planlamalarının, iki günde bir sefer gerçekleştirerek iki liman arası taşıma süresini 13 saat içerisinde tamamlamak olduğunu kaydeden Erdem, "İleriki dönemlerde sefer sayısının haftada 7 güne çıkarılması planlanıyor. Bu yeni taşıma rotası Türkiye'nin özellikle Avrupa ülkelerine ihracatı için büyük bir önem taşıyor. Pandemi dönemi ile birlikte Türkiye'nin Avrupa ülkelerine olan ihracatı oldukça artmış durumda. Yapılan ticaret büyük oranda karayolu taşımacılığı ile yapılmakta, ancak mevcut rotaların bu yoğunluğu kaldıramadığını gözlemliyoruz. Özellikle Avrupa ülkelerine gidiş için kullanılan güzergah

üzerindeki Bulgaristan geçişlerinde 3 ile 5 gün arasında beklemler ile zaman kayıpları yaşanmakta, ihracatçı ve lojistik firmaları için ciddi ek maliyetler oluşmaktadır.

Karasu Limanı'ndan Romanya Köstence Limanı'na yapılan seferler ile sınır geçişlerindeki beklemler azalacak, nakliye araçlarının şoförleri dinlenerek Köstence'ye gittikleri için yola hiç beklemeden devam edebilecek, Avrupa'da gidecekleri ülkelere ulaşmaları için karayolu mesafeleri kısalacak ve Karasu Limanı'ndan Kdv'siz ve Ötv'siz yakıt alma imkanları sayesinde kara sınır kapılarına oranla Avrupa içlerinde daha fazla yol kat edebilecekler. Bu da maliyetlerinin düşmesi ile birlikte daha kısa sürede müşterilere ulaşmalarını sağlayacaktır" diye konuştu.

60 BİN ADETLİK BİR TRAFİK

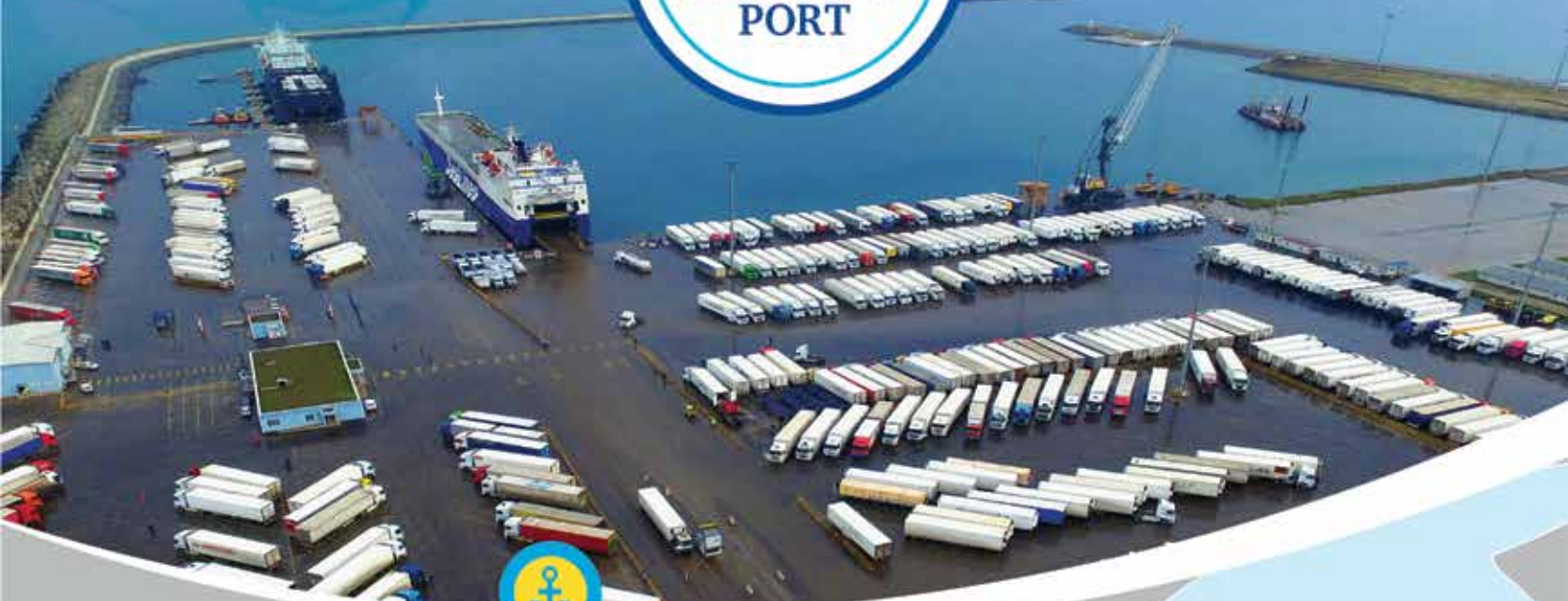
Hatta yönelik 2021 yılı öngörülerinin yıllık 60 bin adetlik bir trafik olduğunu belirten Erdem, sözlerini şöyle tamamladı: "Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapıları istatistiklerine baktığımızda hattın daha da yüksek bir potansiyele sahip olduğunu görüyoruz. Ancak yeni hattın potansiyeli zaman içerisinde daha da netleşecektir. Yeni hattın yeni bir ticaret kapısı olması ile birlikte Karasu Limanı'nın aynı zamanda bir hudut kapısı olması özelliği sayesinde yolcu taşımacılığı da yapılabilecek, özellikle yaz aylarında Avrupa'dan şahsi araçları ile gelen gurbetçi vatandaşlarımız içinde alternatif bir güzergah olacak.

Karasu Limanı'ndan Ukrayna'ya yapılan Ro-Ro seferleri ile 2020 yılında 8250 yolcu taşındı. Gurbetçi vatandaşlarımız bu hat üzerinden araçları ile gelerek hem yol sürelerini kısaltmış olacak hem de farklı bir deniz yolculuğu yapma imkanına sahip olacaklar."

“Global İş Ortağınız”



“Your Global Partner”



Karasu Limanı'ndan Köstence Limanı'na Ro Ro Seferleri Başladı!

10 BİN TONLUK YÜZER HAVUZ TSK'NIN HİZMETİNDE

Türkiye'nin Akdeniz ve Ege kıyılarındaki en büyük havuzlama kapasitesine sahip yüzer havuzu hizmete girdi. Yüzer havuz, beklenen maliyetin neredeyse yarı fiyatına ve belirlenen sürenin yarısında hizmete alındı.



Yüzer Havuz, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar'ın beraberinde Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Kuvvet Komutanları, Bakan Yardımcısı Muhsin Dere ile diğer yetkililerin katıldığı İzmir Tersanesi Komutanlığındaki törenle hizmete girdi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunduğu törende havuz hakkında İzmir Tersanesi Komutanı tarafından bilgi verildi.

Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, son dönemde yaşanan gelişmeler dikkate alındığında yerli ve milli savunma sanayiinin öneminin daha da ortaya çıktığını belirtti. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde Türkiye'nin etki ve ilgi alanının her geçen gün genişlediğini, Türkiye'nin uluslararası alanda bir özne hâline geldiğini ifade eden Bakan Akar, "Fedakar ve kahraman ordumuzu yüksek teknoloji ürünü yerli ve milli silah sistemleriyle buluşturmak için var gücümüzle çalışıyoruz. Bu gayretlerimizin meyvelerini de toplamaya

başladık" diye konuştu. Geçmişte Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından kullanılan piyade tüfeğinin dahi yurt dışından tedarik edildiğini hatırlatan Bakan Akar, şunları söyledi: "Artık milli piyade tüfeklerimizi, kendi savaş gemilerimizi, fırkateynlerimizi, İHA'larımızı, SIHA'larımızı, fırtına obüslerimizi, ÇNRA'larımızı, ATAK helikopterlerimizi, akıllı hassas mühimmatımızı tasarlayıp inşa, imal ve ihraç seviyesine gelmiş bulunuyoruz. Bugün Silahlı Kuvvelerimiz yerli ve milli imkânlarla üretilen harp silah, araç, gereç ve mühimmatı etkin bir şekilde kullanarak sahada büyük başarılar elde etmiştir ve etmektedir. Türk yapımı silah sistemlerinin etkinliği, yakın zamanda Azerbaycanlı kardeşlerimizin öz topraklarını işgalden kurtarma mücadelesinde de en açık şekilde görülmüştür."

KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİNİN GÜZEL VE BAŞARILI BİR ÖRNEĞİ

Türkiye'nin Akdeniz ve Ege kıyılarındaki



en büyük havuzlama kapasitesine sahip yüzer havuzun hizmete girmesiyle gemi inşa alanındaki çalışmaların ve kapasitenin bir adım daha ileriye taşındığını vurgulayan Bakan Akar, yüzer havuzun önemli katkılarda bulunacağına yönelik inancını dile getirdi.

Bakan Akar, "Hizmete giren yüzer havuz; kamu, özel sektör iş birliğinin güzel ve başarılı bir örneğidir" dedi. Konuşmasının ardından Bakan Akar, Havuz Hizmete Giriş Belgesi'ni Havuz Komutanı Deniz Yarbay Özgür İkiz'e verdi. Yarbay İkiz'in belgeyi ant içerek teslim almasının ardından Bakan Akar ve Komutanlar beraberindekilerle kurdeleyi keserek havuzu hizmete açtı.

YARI FİYAT YARI ZAMAN

Törenin ardından Bakan Akar ve TSK Komuta Kademesi havuzu gezerek yetkililerden bilgi aldı. Beklenen maliyetin neredeyse yarı fiyatına ve belirlenen sürenin yarısında hizmete alınan yüzer havuz, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının önümüzdeki dönemde envantere alacağı platformlara da hizmet verebilecek.

10 bin ton kaldırma kapasitesine sahip yüzer havuz 175,60 metre uzunluğunda ve 35,54 metre iç genişliğinde. 1 saat içinde dalabilen veya kaldırbilen havuzda 2 adet elektro hidrolik tip seyyar hareket edebilen vinç bulunuyor.

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

TÜRKİYE'NİN GURURU: TURKON LINE

Turquality'nin Marka Destek Programı kapsamına alınan Turkon Line, Türk bayrağını kıtalar arası deniz taşımacılığında gururla dalgalandıracak.



Turkon Line'dan yapılan açıklamaya göre, 20 yılı aşkın süredir Amerika, Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında aktif olarak deniz taşımacılığı hizmeti sunan Turkon Line'in ana pazarları arasında Türkiye, ABD, Mısır, İsrail, Lübnan, İspanya, İngiltere, Benelüks, Almanya ve KKTC yer alıyor. 23 ülkede 28 acente, 44 acente ofisi ve 5 ülkede

11 Turkon ofisi bulunuyor. Turkon Line, hedef pazarlara odaklanma stratejisi ve başarıyla uyguladığı 'müşteriye özel çözümler' hizmet modeli ile sektörde referans noktası olmayı amaçlıyor.

Süreçlerin gözden geçirildiği ve global düzeyde iyileştirmelerin yapıldığı dönemin ardından Turquality denetimleri başarıyla tamamlandı ve Turkon Line, Marka Destek Programı kapsamına alındı.

'HEDEF PAZARLARIMIZA YÖNELİK YATIRIMLARIMIZA HIZ KATACAK'

Açıklamada görüşlerine yer verilen Turkon Line Üst Yöneticisi (CEO) O. Alkın Kalkavan, markaların global pazarlarda desteklenmesini amaçlayan

Turquality'nin Marka Destek Programı'na layık görülen sektördeki ilk ve tek line oldukları için son derece gururlu olduklarını belirterek, şunları kaydetti: 'Hedeflerimize büyük bir sorumlulukla yürürken, Turquality bize çok büyük bir ivme kazandıracak ve global arenada tam yol ilerlememizi sağlayacaktır.

Özellikle hedef pazarlarımıza yönelik yatırımlarımıza ve marka bilinirliğini artıracak faaliyetlerimize daha da hız katacağıdır.

Turquality Marka Destek Programı, sadece programa dahil olan şirketlere değil, Türkiye markasına da büyük katkı sağlamaktadır.'

ATMACA HEDEFİNİ BAŞARIYLA VURDU

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, Türkiye'nin ilk deniz seyir füzesi "Atmaca"nın 200 kilometrenin üzerindeki hedefi başarıyla vurduğunu bildirdi..

Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, sosyal medya hesabından yaptığı paylaşımında, "İlk milli gemisavar füzemiz Atmaca, milli gemimiz TCG Kınalıada'dan atışında hedefi başarıyla imha etti. Emeği geçen herkesi kutluyorum. Kahraman ordumuza hayırlı olsun!" ifadelerini kullandı.

ATMACA gemisavar füzesi çalışmaları Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Araştırma Merkezi Komutanlığı (ARMERKOM)'nda uzun süren çalışmalarının sonucunda 2009 yılında ROKETSAN ile sözleşmenin imzalanmasının ardından başlamıştı. Milgem ve Gabya sınıfı fırkateynlerin yanı sıra Harpoon füze sistemini kullanan diğer gemi ve denizaltılarında da kullanılması hedeflenen Atmaca füzesi ile savaş gemilerini ve diğer transport gemilerini

vurmak mümkün olacak. Roketsan tarafından geliştirilen uzun menzilli gemisavar füzesi Atmaca, Sinop'ta test edildi. Test atışlarını, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal ve Vali Erol Karaömeroğlu da izledi.

Test atışlarının ardından konuşan Oramiral Özbal, "Milli ürünümüz Atmaca dostu güven, düşmana korku salacak." ifadesini kullandı.

ATMACA FÜZESİNİN ÖZELLİKLERİ

Çapı: 350mm, Kanat Açıklığı:~1.4m, Uzunluğu:4.800 – 5.200 mm, Ağırlığı:~800 kg, Harp Başlığı:~200 kg, Sınıfı/Motor Tipi: TR40, Menzili:~200 km Sınıfı, Güdüm Sistemi: INS/GPS+RA+DL, Arayıcı Başlığı: ? Bant Aktif, RFSürati: Mach 0.8/0.85?, Üretici Firma: Roketsan, Türkiye



Sistem Özellikleri: Otonom, Düşük Radar İzi, Yüksek Hassasiyet, Tüm Hava Şartlarında Görev Yapabilir, Karşı Tedbirlere Dayanıklı, Veri Bağı ile Hedef Güncelleme, Yeniden Saldırı, Görev İptal Yeteneği, Üç Boyutlu Görev Planlama, Su Üstü ve Su Altı Platformlarından Kara ve Su Üstü Hedeflerine Karşı Angajman, Su Üstü Platformlardan Su Üstü Hedeflere Karşı Angajman, Hedef Seçimi, Uzun Menzil.

TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN ELEKTRİKLİ FERİBOT NORVEÇ SULARINDA

Koloğlu Holding şirketlerinden Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm A.Ş., dünyanın en büyük elektrikli feribotu olma özelliğini taşıyan çevre dostu elektrikli feribot Basto Electric NB42'yi Norveçli Basto Fosen firmasına teslim etti.



Şirket açıklamasına göre, toplam 600 yolcu ve 200 binek araç kapasitesine sahip olan, Sefine Tersanesi'nin ürettiği Basto Electric NB42,

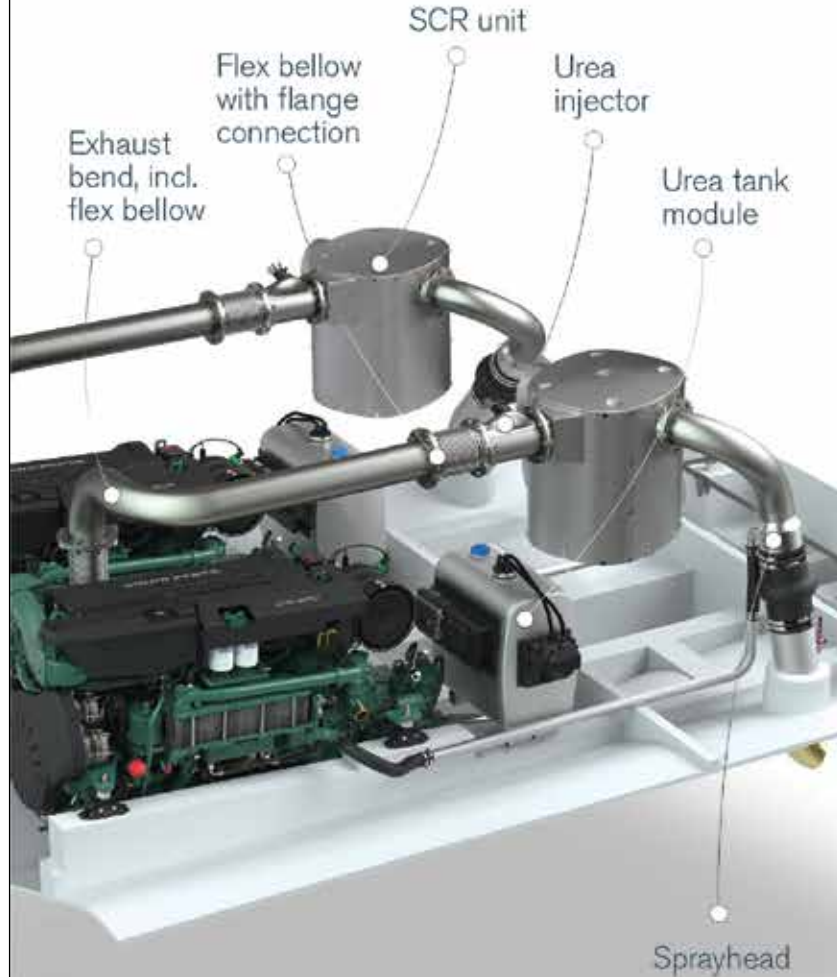
çıkacağı deneme seyirlerinde uygulanan ekipman ve donanım testlerinden başarıyla geçti. Açıklamada görüşlerine yer verilen Sefine Tersanesi Genel Müdürü Dr. Süleyman Akın Tuzcuoğlu, yurt dışı pazarlarında iddialı olduklarını belirterek, 'İhracatta 200 milyon dolarlık büyüklüğe ulaştık.

En büyük pazarımız olan Norveç'e, sınıfında dünyanın en büyük elektrikli feribotunun teslimatını gerçekleştirmiş olmaktan mutluluk duyuyoruz. Norveç için geliştirdiğimiz feribotların en önemli özelliği çevre dostu olmaları. Yolcu feribotları arasında 4,3 MW ile en yüksek batarya kapasiteli araçlardan biri olan NB42, ülkenin en yoğun feribot rotası olan Moss-Horten bölgesinde hizmet verecek. Bölgede elektrikli araçlar için başlangıç noktası kabul edilen feribot ile rotanın çevresel ayak izinin önemli ölçüde azalması bekleniyor.' ifadelerini kullandı.

Yaklaşık 145 metre uzunluğunda Lityum ION bataryalı hibrit bir feribot olan Basto Electric NB42, sıfır emisyonlu çevre dostu gemilerin önemli temsilcileri arasında bulunuyor. Seyir halinde sevk sistemine gereken gücü bataryalarından sağlayan feribot, rotasındaki gaz emisyonunu bu sayede yüzde 80 oranında azaltıyor.

Elektrikli feribotun bataryaları yolcu indirme bindirme esnasında hızlı şarj olma özelliği (9000 kW'a kadar) ile zaman kaybına yol açmadan şarj edilebiliyor. Basto Electric NB42 bu bataryalarla 30 dakikalık sefer gerçekleştirebiliyor. Daha uzun seferler ya da elektrik sisteminin çalışmaması gibi acil durumlar için de yeterli kapasitede dizel jeneratörler mevcut.

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

YÜK GEMİLERİNDE TERMAL KAMERA ÖNLEMİ!

Türkiye'deki yük gemilerinde güvenlik önlemleri artmaya başladı. Bazı gemilere 15 km uzağı gösteren ve 360 derece dönebilen gece görüşlü termal kameralar takıldı.

Günümüzde yerli, yabancı birçok gemi uluslararası sularda sefer yaparak, lojistik hizmeti sağlıyor. Bu gemiler için son yıllarda en büyük tehlikeyi, deniz korsanları oluşturuyor. Deniz korsanlarının sıklıkla gemilere saldırdığı noktalar, belirlenerek, denizciler arasında 'Riskli Bölge' olarak ilan edildi. Uluslararası sularda korsanların gerçekleştirdiği saldırı türleri amaçlarına göre değişiklik gösteriyor. Kıyıya yakın ve liman gibi noktalarda gerçekleştirilen saldırılar genellikle hırsızlık amacıyla yapılırken, gemi ve mürettebat daha az zarar görüyor. Açıkta ve seyir halinde yapılan saldırılarda ise amaç genellikle mürettebatı kaçırap fidye istemek ya da geminin taşıdığı yükü gasp etmek oluyor. Son olarak Nijerya açıklarında Gine Körfezinde seyir halindeki Mozart isimli Türk konteyner gemisi korsan saldırısına uğramış, gemideki 1 kişi ölürken 15 kişi ise kaçırmıştı. Yaşanan bu olaydan sonra Türkiye'deki yük gemilerinde güvenlik önlemleri artmaya başladı. Bazı gemilere 15 km uzağı gösteren ve 360 derece dönebilen gece görüşlü termal kameralar takıldı.

TEKNOLOJİK GELİŞMELER SALDIRILARIN ÖNÜNE GEÇİLEBİLİR

Denizcilik sektöründe korsan saldırılarından korunmak için yeni güvenlik önlemlerinin geliştirildiğini ifade eden Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Genel Sekreteri Mehtap Karahanlı Özdemir, "Gemicilere karşı düzenlenen korsan saldırıları, uzun zamandan beri uluslararası denizcilik örgütünün gündeminde, dönem dönem gerçekleşen korsan saldırılarıyla ilgili sıkıntılar var. Bunu yanı sektörümüzde kullanılmaya başlanan yeni yöntemler de var.



Teknolojinin gelişmesiyle yöntemlerde geliyor. Son olarak 15 km uzaklığı gösteren, 360 derece dönebilen ve gece görüşü olan termal kamera sistemleri var, bu yöntemler armatörün tercihinde olan bir konudur. Bu gelişmenin dışında panik odaları var.

Dolayısıyla bir korsan saldırısında gemi mürettebatı bu bölgeye giriş yaparak alarm sistemini çalıştırarak yardım çağrısı gönderebiliyor" diye konuştu.

Denizcilik sektöründe korsan saldırılarına karşı alınacak önlemlerin gemi işletmesinin insiyatifinde olduğunu belirten Mehtap Karahanlı Özdemir, "Eski yöntemler olarak gemilerin gemicilerin bordasına bir takım çitler çekerek, deniz yoluyla gelen korsanların engellenmesi gibi, operasyonel açıdan mürettebatın yangın hortumlarıyla korsanları püskürtmeye çalıştıklarını biliyoruz. Denizcilik

sektörü hem fiziki hem operasyonel önlem almaya çalışıyor. Armatörün tercihi doğrultusunda yeni fiziki ve teknolojik gelişmiş sistemlerle destek verebiliyoruz" dedi.

KORSANLAR DA TEKNOLOJİDEN FAYDALANMAYA ÇALIŞIYOR

Korsan saldırılarının önlenmesi için sektörde olan tüm paydaşların ortak paydada bulmasını gerektiğini söyleyen Mehtap Karahanlı Özdemir, "Korsan saldırılarına çözüm olarak gemi işletmecileri, tamir bakımçıları, ekipman üreticilerinin birlikte kafa kafaya verdiklerinde iyi sonuçlar alabileceklerini düşünüyoruz. Kolay bir alan değil artık korsanlarda günümüz teknolojilerine kolay adapte olabildikleri için onlarda her türlü teknolojiye silahtan yararlanabiliyorlar. Herkes teknolojiye yararlanmaya çalışıyor. Umarım bu tarz bir olay ile karşılaşmayız" diye konuştu.

TURMEPA'NIN FARKINDALIK FİLMLERİ 160 BİN KİŞİYE ULAŞTI

Avrupa Birliği Sivil Düşün “Bizi Bağlayan Şeyler Özel Destek Programı” kapsamında Mavi Düşün Farkındalık Projesi tamamlandı.



Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını nedeniyle dünyanın zor zamanlardan geçtiği ve insanlığı farklı şekillerde etkilendiği 2020 yılında DenizTemiz Derneği/ TURMEPA anlamlı bir projeye imza attı. Avrupa Birliği Sivil Düşün Programı'nın salgın koşullarında çalışırken sivil toplumun ortaya çıkan ihtiyaçlarına cevap verebilmek

adına hazırladığı “Bizi Bağlayan Şeyler Özel Desteği”ne Mavi Düşün projesiyle başvurarak programa kabul edildi. TURMEPA programdan aldığı destekle; 4 kısa film, afiş, broşür ve sosyal medya aracılığıyla toplumsal farkındalığı artırmayı hedefledi.

TURMEPA'nın Sivil Düşün hibesiyle hazırladığı 4 ayrı kısa filmde Sıfır Atık, Sıfır Atık Mavi, denizler ve suyun önemi, denizlerle ilgili problemler ve bireysel sorumluluklarımıza yer verildi. TURMEPA, mavi bir gelecek için farklı yaş gruplarına yönelik hazırladığı deniz eğitimlerini Covid-19 sürecinde okullarından, arkadaşlarından ve doğadan uzak kalan çocukların temel hakları olan temiz su kaynakları ve temiz çevrede yaşama konusunda doğru ve güncel bilgilere ulaşmalarını sağlamak amacıyla online eğitim modülleri ile ülkenin dört bir yanına ulaştırdı. Bu eğitim modelinde çocuklar, yetişkinler ve özellikle kadınları kapsayan tüm hedef grupların dijital içerikler, video, afiş ve broşür çalışmaları ile bilgiye erişebilmeleri ve bu bilgilerin genele yayılması hedeflendi. Mavi Düşün projesi kapsamında hazırlanan filmler eğitim modüllerinde yerini alarak webinarlarla 2 bin 304 öğrenci ve 784 öğretmene ulaştı. Sosyal medyada toplam 160 bini kişi farkındalık filmlerini izledi. Farkındalık filmlerine eklenen altyazı ile yüz yüze eğitim sürecinde ulaşmakta zorlanılan işitme engelli bireylere de ulaşmak hedefleniyor.



Always on safe
Direction



- ✓ Navigation
- ✓ Communication
- ✓ Safety Equipments
- ✓ IT Systems
- ✓ Automation
- ✓ Gmdss Radio Survey
- ✓ VDR / SVDR Survey
- ✓ New Building
- ✓ Sales & Supply
- ✓ Worldwide Service

 TradeNet
ID#236341

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk. No:38/1 Pendik Istanbul / TURKEY
Phone: +90 216 507 23 33
Web: www.seatechnic.com
Gsm: +90 535 477 44 69 (7/24 hrs)
Mail: info@seatechnic.com

KUMPORT, ÇALIŞAN MEMNUNİYETİ YAKLAŞIMINI ÖDÜLE TAÇLANDIRDI

Kumport Liman İşletmeleri, kurum kültürü alanında dünyadaki en geniş çaplı araştırmayı gerçekleştiren Great Place to Work Enstitüsü'nden sertifika olarak sektöründe bir ilke daha imza attı.



Türkiye'nin en büyük liman işletmelerinden Kumport, kurum kültürü konusunda araştırma ve danışmanlık hizmeti veren Great Place to Work Enstitüsü'nün yaptığı değerlendirme sonucunda sertifika almaya hak kazandı.

Söz konusu sertifika, tüm çalışanların katıldığı ankette yüzde 65'in üzerinde bir skor almayı başaran Kumport'un çalışan memnuniyetine yönelik duyarlı yaklaşımını da teyit etti. Great Place to Work Enstitüsü'nün her yıl 7 bine yakın işletme ve 16 milyondan fazla çalışanı dahil ettiği analizleri, kurum kültürü alanında dünyada gerçekleştirilen en geniş çaplı araştırma olma özelliğini taşıyor.

Great Place to Work sertifikası için, 'Güvenilirlik', 'Saygı', 'Hakkaniyet', 'Gurur' ve 'Takım Ruhü' başlıkları altında çalışanlar tarafından kurum

kültürü algısı değerlendiriliyor. Çalışan sayılarına göre belirlenmiş kategoriler için gerekli minimum puanı ve ortalamayı sağlayan şirketler, sertifikayı almaya hak kazanıyor.

“ÇALIŞANLARIMIZA KULAK VERİYORUZ”

“Bizim en büyük değerimiz ve gücümüz insan kaynağımızdır” diyen Kumport CEO'su Kaan Anul, sektörde bir ilk olan Great Place to Work sertifikasının ardındaki yaklaşımı şu sözlerle anlattı: “Tüm çalışanlarımızın sağlık ve güvenliğini korumak, kişisel ve mesleki gelişimlerini desteklemek, onlara tüm çalışma ve insan haklarının korunduğu huzurlu bir çalışma ortamı sağlamak, yönetimimizin temel öncelikleri arasında yer alıyor.

Bir yandan bu ortamı sağlamak için aralıksız yatırıma devam ederken diğer yandan da çalışanlarımızın

sesine kulak veriyor, yönetime katılım sağlayabilecekleri araçlar oluşturuyoruz. Ayrıca çalışanlarımızla hatta aileleri ile birlikte çeşitli sosyal ortamlarda bir araya gelerek, Kumport ailesinin ne kadar büyük olduğunu ve bu büyük ailenin bir parçası olmaktan duyduğumuz gururu birbirimizle paylaşıyoruz.

Çalışanlarımızın mutlu olmalarını ve mutlu hissetmelerini sağlayarak kurumumuza bağlılığını en üst seviyelere çıkarmayı amaçlıyoruz. Tüm bu çalışmalar sonucunda, çalışan memnuniyetindeki artış eğrimizi her geçen yıl devam ettiriyoruz. Her yıl yaptığımız anketlerde çalışan memnuniyetinin düzenli olarak arttığını görüyor ve hep daha iyisine ulaşmak için çalışıyoruz” dedi.

Kumport İnsan Kaynakları ve Kurumsal İletişim Müdürü Aylin Aksu Kaya ise, yeni işveren markaları “Kumport Seninle” ve İnsan Kaynakları vizyonlarını vurgulayarak “Kumport olarak en büyük değerimiz ve gücümüz çalışanlarımız. 2020 sonunda büyük bir mutluluk ve heyecanla hayata geçirdiğimiz yeni işveren markamız “Kumport SENİNLE” de ilhamını, şirketimizin gücüne güç katan her bir çalışanından alıyor. Yeni işveren markamızla, “Kumport hep 'seninle' ve 'seninle' hep daha iyiye, hep ileriye gider” diyerek yepyeni ve sınırları aşan başarılarla ulaşmak için heyecanlıyız. Çalışanlarımızla birlikte hep daha iyiyi, hep daha ileriye hedeflerken, dünyadaki seçkin kurumlardan biri olan Great Place to Work Enstitüsü'nün sertifikasıyla onurlandırılmak bizi çok mutlu etti.” dedi.

YALOVA TERSANELERİNDE YÜZDE 20'LİK BÜYÜME!

Türkiye'nin önemli gemi ihracat ve bakım onarım merkezlerinden olan Yalova'daki tersanelerde, 2020 yılında, bir önceki yıla oranla yüzde 20'lik büyüme gerçekleşti.



Yıl içerisinde yapılan yaklaşık 600 milyon dolarlık bakım ve onarım çalışmaları ile birlikte tersaneler bölgesindeki ihracat rakamı 2020 yılı sonu itibari ile 1 milyar 450 milyon dolara kadar çıktı. Bölgede geçen yıl 63 yeni gemi inşa projesi hayata geçirilirken, 890 gemiye de bakım onarım işlemi yapıldı.

Koronavirüse rağmen, tersanelerdeki üretimin devamı, ekonomiye olduğu kadar, istihdama da önemli katkı sağladı. Altınova ilçesindeki tersanelerde 2019 yılı verilerine göre; 21 bin 671 kişilik istihdam sağlanırken, 2020 yılı sonu itibariyle bu rakam 25 bin 330 kişi oldu.

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, pandemi dönemi olmasına rağmen artışın devam ettiğini, 2021 yılı içerisinde de 90 yeni gemi inşa projesinin sürdürüleceğini söyledi. Uzun, "Yalova'nın Altınova ilçesinde pandemiye rağmen gemi inşa ve tamir olarak 1 milyar 450 milyon dolarlık üretim yapılmıştır. Bunun içerisinde 850 milyon dolarlık kısmı ihracat, 600 milyon dolarlık kısmı ise tamir olarak gerçekleşmiştir. Bölgemizde 2020 yılı sonu itibariyle çalışan sayımız 25 bini geçmiştir. Pandemi azaldığı takdirde işlerimizde gelişme ve patlama olmasını bekliyoruz. İlk hedef istihdam olarak 30 binler, daha sonrasında da 40 bin. 2020 yılında 63 yeni gemi inşa ettik. 2021 yılında da bu rakamın 90 olacağını tahmin ediyoruz. Geçen yıl 890 geminin tamir işi gerçekleşti. Bu sayının da yüzde 95'lere yakını yurt dışına yapılmıştır. Bu anlamda tersaneler bölgemiz hem gelişmekte hem de ileriye yönelik umut vermektedir" ifadelerini kullandı.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
İNEBOLU

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ İLE MÜCADELE TOPLANTISI YAPILDI

Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, Beştepe Millet Kongre ve Kültür Merkezi'nde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın düzenlediği İklim Değişikliği İle Mücadele Toplantısı'na katılarak konuşma yaptı.



Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, Beştepe Kongre ve Kültür Merkezi'nde düzenlenen "İklim Değişikliğiyle Mücadele Toplantısı"nda yaptığı konuşmada, iklim değişikliği meselesinin uluslararası kurumların, liderlerin ana gündem maddelerinden biri olduğunu söyledi.

Küresel bir kriz olan bu meselenin ülkelerin var olma, yok olma, zenginliklerini kaybetme veya koruma ve gelecek nesillerin güzel bir dünyada yaşayıp yaşayamayacağı meselesi olduğunu belirten Kurum, "Özellikle son 50 yılda tüm devletler, dünyamızın, iklim değişikliği nedeniyle, önümüzdeki dönemde geri dönüşü mümkün olmayan bir yıkımla yüz yüze kalacağını görmektedir.

İklim değişikliğiyle mücadele, etkileri bakımından Covid-19 sonrasında dünyanın en önemli gündem maddesi olacaktır. Bu nedenle sorumluluk bütün dünyanıdır, hepimizindir." diye konuştu.

"İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE UYUM SAĞLAMAK ZORUNDAYIZ"

Dünya ısındıkça, ekosistemlerin ve insanların ayak uyduramayacağı kadar hızlı değişimlerin meydana geldiğine işaret eden Kurum, Türkiye'de de aşırı hava olayları nedeniyle, sel, heyelan, hortum gibi şiddeti sürekli artan afetler yaşandığını dile getirdi.

Kurum, nehirlerdeki su seviyelerinin düştüğünü, kuraklığın tüm bölgelerde önemli bir boyuta ulaştığını belirterek, şöyle devam etti: "Şunu özellikle vurgulamak isterim ki iklim değişikliğiyle mücadele sadece bir çevre mücadelesi değildir.

Pek çok sektörümüzü derinden etkileyen bir kalkınma meselesidir. Sadece son 20 yılda dünyada 7 bin 500 büyük doğal afet gerçekleşti ve bu doğal afetlerde 1,2 milyon insan hayatını kaybetti. Bu felaketlerin küresel ekonomiye etkisi yaklaşık 3 trilyon dolara ulaşmış durumda. İklim

değişikliği kaynaklı afetlerin, ülkemizde de sanayiden tarıma, istihdamdan emek verimliliğine, ticari hareketliliğimizden kamu ve özel sektörümüze milyarlarca liralık etkisi olmaktadır.

Bu nedenle çevreci üretime, yenilenebilir enerji kaynaklarına, karbon emisyonunu en aza indirecek politikalara her zamankinden daha çok ihtiyacımız var. Bu mesele, kalkınma meselesi olduğu kadar, bir taraftan da sağlık meselesidir. Bir tarım ve hayvancılık meselesidir.

Aynı zamanda su, kuraklık ve enerji meselesidir. Hülasa hepimiz, tüm bakanlıklarımızla, milletimizle, kamu ve özel sektörümüzle, yerel yönetimlerimizle iklim değişikliğine uyum sağlamak zorundayız."

"2021 YILI ÇEVRE YILI OLACAK"

Kurum, kamu ve özel sektörün, iklim değişikliğiyle mücadele çalışmalarına yönelik teşvik ve finansman imkanlarının geliştirileceğini, uluslararası finansman kaynaklarına erişim imkanlarının arttırılacağını da söyledi.

"İklim değişikliği konusunda üretilen çalışmaların ve verilerin paydaşlarımızın ve kurumlarımızın erişimine açık olduğu Ulusal İklim Değişikliği Platformu ile bilimsel araştırmalarımızın yapılacağı ki bu bilimsel araştırmalarda hocalarımız, yerel yönetimlerimiz, sivil toplum örgütlerimiz de olacak, politikaların belirleneceği ve takip edileceği Ulusal İklim Değişikliği Araştırma Merkezini kuracağız." ifadelerini kullanan Bakan Kurum, tüm bu çalışmalar ve hayata geçirilecek yeni düzenlemelerle 2021'in bir çevre yılı olacağını aktardı.

Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



DENİZCİLİK EĞİTİMİ İÇİN İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLÜ İMZALANDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, The Ankara Gar Otel'de düzenlenen "Denizcilik Eğitimi Veren Ortaöğretim Kurum / Kuruluşlarına Yönelik İşbirliği Protokolü" imza törenine katıldı.



Törende konuşan Karaismailoğlu, gemi inşa sanayinin devlet destekli olarak geliştirildiğini, tersaneler, balıkçı barınakları sayısının her geçen gün arttığını ifade ederek, limanların çok modlu taşımacılık sistemine entegre edildiğini, demir yolları ve kara yollarının limanlarla bağlandığını kaydetti.

Hedef odaklı adımlarla "mavi vatan" denizlerde hakimiyeti giderek artırırken siyasi, ekonomik ve ticari faaliyetleri de etkin ve verimli hale getirdiklerini anlatan Karaismailoğlu, şöyle konuştu: "Bu başarıların sürdürülebilir olması, her şeyden önce denizcilerimizin, sürekli yenilenen eğitim kurumlarımızda giderek artan yetkinliklerle yetiştirilmesiyle mümkündür. Bu nedenle denizcilik sektörünün ihtiyacı olan eğitilmiş insan kaynağı yetiştirilmesi için bugün başlattığımız iş birliği son derece önemli. Projemiz kapsamında, ülke genelinde belirlenen 6 mesleki ve teknik Anadolu proje okulunda, okul-sektör iş birliğinin güzel bir örneğini başlatıyoruz. Bu liselerimizde güncel mesleki bilgiyle donatılmış, yabancı dil bilen, öz güveni

yüksek, kritik kararlar alabilen, mesleğin gerektirdiği psikolojik duyarlılık ve dayanıklılığa sahip gemi insanları yetiştireceğiz. Öyle ki onlar sayesinde denizcilik sektörümüzün geleceğine güvenle bakacağız."

Halen 13'ü lisans, 12'si önlisans düzeyinde eğitim veren YÖK'e bağlı fakülte ve yüksekokullarda 1260'ı güverte, 760'ı makine bölümlerinde olmak üzere yaklaşık 2 bin öğrencinin eğitim aldığını aktaran Karaismailoğlu, denizcilik meslek liselerinde de çok sayıda öğrencinin emin adımlarla sektördeki kariyerlerine doğru ilerlediğine dikkati çekti.

"EĞİTİMİ SEKTÖR İHTİYACINA GÖRE PLANLAYACAĞIZ"

Bakan Karaismailoğlu, bugün imzalanan protokolle Milli Eğitim Bakanlığına bağlı denizcilik eğitimi veren meslek liselerinde uygulanan eğitimi, sektörün ihtiyacını da dikkate alıp daha verimli ve çağa uygun bir şekilde planlayacaklarına işaret ederek şunları söyledi: "Bakanlığımızca yeterlilik belgesi için

akreditasyonu yapılan meslek liselerimizi, kalite standartları sistemi yoluyla iki bakanlık olarak sürekli izleyecek ve periyodik olarak değerlendireceğiz. Bu okulların denizci eğitmeni ihtiyaçları, liman başkanlıklarımızdaki denizcilik kökenli insan kaynağımızdan karşılanacak. Milli Eğitim Bakanlığımızın öğretmenlerimize sunacağı hizmet içi eğitimlere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı personelimiz vasıtasıyla destek vereceğiz."

Milli Eğitim Bakanlığı ile proje okullarına sürekli olarak eğitim materyali sağlayacaklarını, atölye ve laboratuvarların geliştirilmesi için aynı destekler sunacaklarını anlatan Karaismailoğlu, "Bu okullardan yetişecek genç denizcilerimize mezun olduklarında, uluslararası denizcilik firmalarında da staj ve istihdam yollarını açacağız." ifadesini kullandı.

Bu okullardan yetişecek Türk gemi insanlarının, küresel arenada ülkeyi başarıyla temsil edeceğini, yabancı bayraklı ve sahipli gemilerde de aranılan iş gücü haline geleceğini belirten Karaismailoğlu, "Bugünden, Türk gemi insanlarının istihdam edilecekleri ülkeler arasına Danimarka ve Hong Kong'u da ekledik. Kısa zaman içinde bu ülkelerin sayılarını artıracamız." dedi.

Karaismailoğlu, Türkiye'nin hemen her alanda bir dönüşümün ve fırsatların eşliğinde olduğunu altını çizerek, "Kalbinde bulunduğumuz Avrupa, Asya ve Afrika üçgeni giderek güç kazanıyor ve dünya ekonomisinde ağırlığını artırıyor. Coğrafi avantajlarımızı kazanıma dönüştürecek adımları bir an önce atmak için büyük bir gayret içindeyiz." değerlendirmesinde bulundu.

HİNDİSTAN'IN DEV İHALESİNİ TÜRK TERSANELERİ KAZANDI

Askeri gemi üreten bir grup özel tersanenin kurduğu TAIS, Hindistan donanması için yapılacak 45 bin tonluk 5 filo destek tankeri üretimini kapsayan 2.3 milyar dolar değerindeki iş birliği ihalesini kazandı.



Askeri gemi üreten bir grup özel tersanenin kurduğu TAIS, Hindistan donanması için yapılacak 5 gemiyi kapsayan 2,3 milyar dolarlık ihalede tercih edildi. Ürettiği deniz platformlarıyla Deniz Kuvvetlerinin gücüne güç katan Türk tersaneleri, tasarım ve üretim konusunda geldikleri seviyeyle uluslararası başarılar imza atıyor. Alınan bilgiye göre, askeri gemi üreten bir grup özel tersanenin kurduğu TAIS, Hindistan donanması için yapılacak 45 bin tonluk 5 filo destek tankeri üretimini kapsayan iş birliği ihalesini kazandı. SAHA İstanbul üyesi TAIS, proje kapsamında yerel bir tersaneyle birlikte gemilerin üretimini Hindistan'da gerçekleştirecek.

TAIS, projede tersanenin modernizasyonu, gemilerin tasarımı, mühendislik hizmetleri, üretimin planlanması ve yönetilmesi, gemi inşa malzemeleri şartnamelerinin hazırlanması, ana malzemelerin sağlanması görevlerini üstlenecek. Kazanılan ihalenin kontratını pilot tersane olarak TAIS kurucu ortaklarından

Anadolu Deniz İnşaat Kızakları imzalayacak. Toplam değeri 2,3 milyar dolar olan ihale için 8 yıllık bir süreç öngörülüyor. Proje bedeli, TAIS ve yerel tersane arasında üstlenen görevler oranında paylaşılacak. İhale görüşmelerine katılan TAIS Yönetim Kurulu Başkanvekili ve Anadolu Deniz İnşaat Kızakları Üst Yöneticisi Süalp Ürkmez ve TAIS Genel Müdürü Doğan Beşcan, konuya ilişkin değerlendirmelerde bulundu.

TAIS Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın yönetiminde olduğu Sedef Tersanesi'nde Türkiye'nin helikopter ve uçak gemisi TCG Anadolu'nun, Yönetim Kurulu Başkanvekili Demir Koloğlu'nun Üst Yöneticisi olduğu Sefine Tersanesi'nde ise Türkiye'nin Denizde İkmal ve Destek Gemisi'nin (DİMDEG) üretimini sürdürdüklerini belirten Ürkmez, Anadolu Tersanesi'nde TCG Bayraktar, TCG Sancaktar ve 8 çıkarma gemisinin Türk Deniz Kuvvetleri için inşa edildiğini söyledi. Ürkmez, yine Anadolu Tersanesi'nde Katar Deniz Kuvvetleri için 2 eğitim gemisi üretiminin devam ettiğini bildirdi.

TÜRK YAN SANAYİSİNDE DE KAPI AÇILACAK

Doğan Beşcan da Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığının askeri gemi inşa alanında uluslararası bir marka yaratma vizyonu doğrultusunda kurulan TAIS'in ilk önemli projesine başlamasının gururunu yaşadıklarını söyledi. Yabancı ortaklarının sorumlulukları arasında yer alan diğer ikmal konularında Türkiye'de uzun yıllardır çalıştıkları başarılı yan sanayi şirketleri ve SAHA İstanbul üyelerinin projede yer almalarını koordine edeceklerini vurgulayan Beşcan, şöyle konuştu: "Bu çok önemli projenin, Türk gemi inşa ve savunma sanayilerinin geleceği için başarılı bir referans proje olması amacıyla tüm ekiplerimizle inançla çalışmaya devam edeceğiz."

Bu başarıdan aldığımız güçle başka ülkelerde takip ettiğimiz projelerde de benzer sonuçlar almak için tasarım, mühendislik ve iş geliştirme ekiplerimizle devletimizin verdiği ihracat hedefleri doğrultusunda, tutkuyla çalışacağız. Ülkemize hayırlı olsun."

TÜRK TERSANELERİ TABLOYU DEĞİŞTİRDİ

SAHA İstanbul Yönetim Kurulu Başkanı Haluk Bayraktar, Türk savunma sanayisinin son dönemde yapılan çalışmalarla belli bir olgunluk seviyesine ulaştığını söyledi. Ortaya konulan yerli ve milli platform ve alt sistemlerle yurt dışı bağımlılığın önemli oranda azaldığına işaret eden Bayraktar, yakalanan başarıların geliştirilmesi ve sürdürülebilirliği için Türkiye'nin en büyük sanayi kümelenmesi olarak ihracata dönük faaliyetleri öncelikli gündem maddeleri arasında aldıklarını ifade etti. Son olarak kümelenme üyesi TAIS'in Hindistan'da önemli bir başarıya

MERSİN SERBEST BÖLGESİNDE 2020'DE 1,7 MİLYON TON MAL ELLEÇLENDİ

Türkiye'nin ilk serbest bölgesi olma özelliği taşıyan Mersin Serbest Bölgesi, geçen yıl 1,7 milyon ton mal elleçleyerek yüzde 25 kapasite artışı sağladı.



Mersin Serbest Bölgesi, 860 bin metrekare alan üzerinde, yatırım alanlarının tamamı tahsis edilmiş olarak faaliyetine devam ediyor. Korona virüs salgınının dünya ekonomisini de vurmasına karşın, elde ettiği ticaret hacmiyle Mersin'e ve Türkiye'ye kazandırmaya devam eden Mersin Serbest Bölgesi, her yıl artan çalışan sayısı ile da istihdama büyük katkı sağlıyor.

"2020'DE YÜZDE 25 KAPASİTE ARTIŞI SAĞLADIK"

Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. (MESBAŞ) Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, bölgenin 2020 faaliyetleri ve 2021 hedefleriyle ilgili İHA muhabirine açıklama yaptı. Mersin Serbest Bölgesinde faaliyet gösteren yatırımcılara hizmet kalitesini artırmak amacıyla altyapı yatırımlarına hız verdiklerini belirten Avcı, "Türkiye'deki serbest bölgeler içerisinde doğrudan denize bağlı rıhtımı bulunan tek serbest bölge olma özelliğiyle ve sahip olduğu

650 metre uzunluğundaki rıhtımlarda yenilenen modern yükleme ve boşaltma ekipmanları ile verdiğimiz hizmetlerle 2020 yılında 1,7 milyon ton mal elleçleyerek yüzde 25 kapasite artışı sağladık" dedi. Geçen yıl bölgede birçok yatırım gerçekleştirdiklerini dile getiren MESBAŞ Başkanı Avcı, bu çerçevede liman sahasının beton zeminini, usturmaçalarını ve aydınlatma sistemini yenileyerek modern bir liman görünümüne kavuşturduklarını söyledi. Liman Mekanik Bakım Atölyesini de yenilediklerini ifade eden Avcı, "Uzun yıllardan bu yana yük araçlarının geçişinden dolayı yıpranan Serbest Bölge yollarını yenileniyoruz. Su altyapısını yeniledi. Serbest Bölge JJ adada 5 bin 415 metrekarelik modern bir üretim binası inşa ederek üretim amaçlı tahsisini yaptık. Serbest Bölge ana yol kavşakları mobese kamera sistemi ve kayıt/yedekleme ünitesi kuruldu. Münferit trafo arızası hallerinde uzun süreli elektrik kesintisi oluşmaması için jeneratör satın alındı" diye konuştu.

Avcı, 2021 yılında gerçekleştirecekleri yatırımları da şöyle anlattı: "Serbest Bölge 2'nci kısımda 14 bin metrekarelik 2 katlı ve çok fonksiyonlu bina yapımı, 12 bin kişiye hizmet verecek 5 bin 750 metrekarelik yemek üretim tesisi yapımı, 2 bin 500 KWA gücünde GES (güneş enerjisi) projesi kurulması, Serbest Bölge 2'nci giriş/çıkış kapısının ve bağlantı yollarının yapılması, bölge sınırı boyunca tesis edilen CCTV kamera sisteminin yenilenmesi, liman yeni işletme binası yapımı tamamlanmış olacak."

"YILLIK ORTALAMA TİCARET HACMİ 2,5 MİLYAR DOLARA ULAŞTI"

Mersin Serbest Bölgesinin, yapılan bu düzenlemelerle cazibe merkezi konumunu kuvvetlendirdiğini vurgulayan Avcı, "Bugün itibarı ile 302 yerli ve 114 yabancı olmak üzere toplam 416 firma Mersin Serbest Bölgesinde faaliyet gösteriyor. Mersin Serbest Bölgesinin yıllık ortalama ticaret hacmi 2,5 milyar dolara ulaştı ve 11 bin kişiye doğrudan istihdam sağlıyor. Bu yönleriyle ülkemizin önemi dış ticaret ve istihdam merkezlerinden biri olma özelliğini devam ettiriyor. Mersin Serbest Bölgesi, Türkiye'de faaliyet gösteren 18 serbest bölgede gerçekleştirilen yıllık 21 milyar dolar ticaret hacmi içerisinde 2,5 milyar dolar ticaret hacmiyle yüzde 12'lik paya sahip. Mersin Serbest Bölgesinde 1988 yılından 2020 yılı sonuna kadar gerçekleşen ticaret hacmi toplamı ise 69,3 milyar dolara ulaştı" ifadelerini kullandı.

"112 ÜLKEYLE 682 DEĞİŞİK ÜRÜNÜN TİCARETİ YAPILYOR"

Mersin Serbest Bölgesinden en fazla ticaret yapılan ülkeler arasında ilk sıraları ABD, Irak, İran, Ekvador, İspanya, Çin,

DENİZCİLERDEN NEPTÜN DEKLARASYONU ÇAĞRISI

Denizcilik sektörü, gemi personeli değişimi krizinin sona ermesi için Neptün Deklarasyonu (Neptune Declaration) ile acil çağrı yapıyor.



Global Maritime Forum girişimiyle başlatılan; İMEAK Deniz Ticaret Odası, ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, İngiltere Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği gibi 450'nin üzerinde uluslararası denizcilik şirketi ve kuruluşun imzacı olarak yer aldığı "Gemi İnsanlarının Refahı ve Değişimi Hakkındaki Neptün Deklarasyonu" (Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change) ile COVID-19 pandemisi süresince yüzbinlerce gemi insanını denizde kalmak zorunda bırakan gemi personeli değişimi krizinin çözümü konusunda ortak bir sorumluluk alınıyor.

Gemi insanların günlük yaşamlarını ve sağlık durumlarını daha önce görülmemiş bir şekilde etkileyen COVID-19 salgını, denizlerde bir insanlık krizinin yaşanmasına sebep olmuş, kontratları sona eren yüzbinlerce gemi insanı gemilerde mahsur kalmıştır. Küresel ticaretin %90'ını gerçekleştiren gemi insanların uzun süre denizlerde kalması, fiziksel ve psikolojik yorgunluğa neden olmakta, gelişen bu durum deniz ve çevre kazaları yaşanma riskini artırarak küresel tedarik zincirinin bütünlüğüne yönelik tehlike teşkil

etmektedir. Bu nedenlerle deniz taşımacılığı paydaşlarının dahil olduğu bir grup, gemi insanların değiştirilmelerine engel olan hususlar ile ilgili olarak ivedilikle eyleme geçilmesi gerektiğini bir deklarasyon ile ortaya koydu. Hazırlanan Neptün Deklarasyonu ile çözüm getirilmesi hedeflenen önemli hususlar aşağıda belirtilmektedir.

- Her ne kadar yüksek düzey sağlık protokolleri uluslararası ölçekte kabul edilmiş olsa da düzenli bir şekilde uygulanmamıştır. Bu durum, yetkililerin gemi insanların COVID-19 riski taşıdığını düşünmesine yol açarak gemi insanı değişimlerini sınırlamıştır.

- Bozulan tedarik zincirlerinden kaynaklanacak ekonomik riskler, yüksek nitelikli gemi insanı değişimi protokollerinin uygulanması ile azaltılacak, kısa vadede ise artan masraflar ortaya çıkaracaktır.

- Salgın nedeniyle uluslararası havacılık sektöründe yaşanan aksaklıklar neticesinde azalan uçuş sayıları, başlıca gemi insanı değişim merkezleri ile büyük denizci ülkeler arasındaki bağlantılarda sorunlar yaşanmasına neden olmuştur.

Neptün Deklarasyonu'na imzacı olarak katılan taraflar, gemi insanların değişimine ilişkin yaşanan krizin sektör paydaşları, kurumlar ve hükümetler tarafından ortaklaşa yürütülecek çalışmalar ile çözülebileceğini belirtmekte olup, söz konusu kurum, sektör paydaşları ve ilgili devlet organlarına bu girişimi desteklemeleri için çağrı yapıyor.

Deklarasyon ile gemi insanları ile ilgili olarak 4 temel hedefin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Söz konusu hedefler aşağıda belirtilmektedir:

I. Gemi insanların kilit çalışanlar olarak tanınması ve COVID-19 aşısında öncelikli meslek grubu olarak belirlenmesi.

1 Aralık 2020 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda alınan karar doğrultusunda; gemi insanların hükümetler tarafından kilit çalışanlar olarak kabul edilmesi ve küresel olarak kabul edilmiş yüksek seviyede sağlık protokolleri temel alınarak söz konusu gemi insanların sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gerekmektedir. Küresel tedarik zincirlerinin ve ticaretin devamlılığını sağlama konusunda önemli role sahip diğer kilit çalışanların ve sağlık personellerinin yanı sıra, hangi ülke vatandaşı olduklarına bakılmaksızın, tüm gemi insanların COVID-19 aşılara öncelikli olarak erişim sağlamaları konusunda hükümetler ve diğer paydaşlar denizcilik sektörü ile birlikte çalışmalıdır. Bu durum, aşılardan doğru şekilde sertifikalandırılması ve aşılardan gemi çalışanlarına etkili bir şekilde uygulanmasını sağlayan protokollerin geliştirilmesini de kapsamalıdır.

II. Mevcut en iyi uygulamalar temel alınarak yüksek standartlarda sağlık protokollerinin oluşturulması ve uygulanması. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime

GERİ DÖNÜŞÜMDE BÜYÜK SIKINTI!

Avrupa Birliği ülkeleri bayrağı taşıyan gemi sahipleri, geri dönüşüm konusunda büyük sıkıntı yaşıyor.



Hindistan ve Bangladeş'te bulunan 93 gemi geri dönüşüm tesisi Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) henüz yürürlüğe girmemiş olan Hong Kong Sözleşmesi'ne uygun olarak büyük klas kuruluşları tarafından onaylanmış olmasına rağmen, bu tesislerden hiçbiri Avrupa Birliği tarafından henüz onay alamadı. Konuyla ilgili olarak Avrupa Birliği her ne kadar aşağı yönlü atık yönetim altyapısının yetersiz olduğunun ve acil durumlarda kullanılacak sağlık tesisleri eksikliğinin altını çizse de, bazı gözlemciler bu durumun politik olduğunu düşünüyor. Birliğin Kasım 2020 listesine göre, 39 adet başvuru bulunmasına rağmen 8'i Türkiye'de, 1'i ABD'de olmak üzere toplamda 9 adet onaylanan tesis bulunmaktadır. Fakat GMS CEO'su Dr. Anil Sharma'ya göre IMO'nun Hong Kong Sözleşmesi'nde belirtilen standartlara uygun toplamda 109 adet geri dönüşüm tesisi bulunmaktadır. Diğer sektörlerden de katılımcıların bulunduğu "Immediasea Geri Dönüşüm Webinarı"nda konuşan Sharma, Hong Kong Sözleşmesi kapsamında onay almış 92 adet Hint tesisine ek olarak Türkiye'de 14, Çin'de 2, Bangladeş'te ise 1 adet gemi geri dönüşüm tesisi bulunduğunu belirtti.

Tesislerinin onay alması için Avrupa Birliği'ne başvuruda bulunanlar için bekleme hala devam ederken, gemi söküm kapasitesinin küresel anlamda yetersiz olmasından dolayı birçok armatör ve işletmeci ömrünü tamamlayan gemilerin geri dönüştürülmeleri için kısıtlı seçeneğe sahip.

TEHLİKELİ ATIKLAR

Basel Sözleşmesi ve ilgili Avrupa Gemi Atık Yönetmeliği'nin bir parçası olan Basel Yasağı (Basel Ban) ile birlikte tehlikeli atıkların OECD ülkelerinden OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesi yasaklanmış, bu yasak neticesinde ortaya çıkan durum birçok kişi tarafından "absürt" olarak nitelendirilmiştir. Basel Yasağı'nı onaylayan AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği gereğince, Avrupalı armatörlerin bir AB ülkesi bayrağını taşıyan gemileri ya da bir Avrupa limanından nihai seferine çıkan gemileri AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği kapsamında onaylanmamış bir tesiste geri dönüştürülemez.

Bunun yanı sıra hukuki ve ekonomik açıdan da birçok tartışma bulunmaktadır. Yasal yollarla istihdam edilen personele ve uyumlu Tehlikeli Madde Envanterine sahip gemilerin teknik açıdan "kullanılamaz" olarak sınıflandırılması bu argümanlara bir örnek olarak verilebilir. Söz konusu gemilerin bu şekilde sınıflandırılmasına karşı olanlar, başlangıçta geri dönüşüm için satılan fakat piyasalardaki canlanmayla birlikte daha sonra ticari amaçla satılmaya başlanan konteyner gemilerini örnek vererek bu gemilerin "kullanılamaz" nitelikte olmadığını belirtmiştir. Buna ek olarak Bangladeş, Hindistan ve Pakistan gibi ekonomileri çelik hurdası ticaretine bağlı ülkelerde binlerce işçi doğrudan veya dolaylı olarak gemi geri dönüşüm sektöründe istihdam ediliyor.

YÖNETMELİĞE KARŞI ETKİLİ İŞLETME

"Immediasea Geri Dönüşüm Webinarı"nda Avrupa Birliği'nin politik duruşunu eleştiren bir diğer kişi olan Uluslararası Deniz Ticaret Odası Çevre ve Ticaret Müdürü John Stawpert, Avrupa Birliği'nin küresel gemi geri dönüşüm sektörünün verimli bir şekilde işletilmesinden ziyade kendi yönetmeliğinin geçerliliğini sağlamakla

ilgilenip ilgilenmediği yönünde bir soru yöneltmiştir. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı Deniz ve Güvenlik Birimi Müdürü Sotiris Raptis ise tesislerdeki ve çalışma koşullarındaki tüm gelişmelere ve klas kuruluşlarından alınan onaylara rağmen henüz hiçbir Hint gemi geri dönüşüm tesisinin AB tarafından onay almamasından dolayı duyduğu üzüntüyü dile getirmiştir. Ayrıca, Türkiye'de faaliyette olan 22 tesisin 15'inin AB onayına başvurduğu fakat şu ana kadar yalnızca 7 tanesinin onay aldığı belirtildi.

AVRUPALI ARMATÖRLER MAĞDURİYET YAŞAYABİLİR

Gemi geri dönüşümü sektörü, Hong Kong Sözleşmesi kapsamında klas kuruluşları tarafından verilen onayların da gösterdiği gibi, tesislerde yapılan büyük yatırımlar neticesinde 10 yıl öncesine kıyasla çok büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Avrupalı armatörler, Avrupa Birliği'nin bu konudaki uzlaşmaz tavrının mağduriyete yol açmasından endişe etmektedirler.

Avrupa Birliği kullanılamaz haldeki gemilerin sökümünün Avrupa'da bulunan tesislerde yapılmasını istemektedir. Bununla birlikte gemi geri dönüşüm sektörü emek yoğun bir sektördür, Avrupa'da çok az sayıda tesis bulunmaktadır ve birlikte çelik hurda piyasası oldukça sınırlı.

Filolarında eski gemiler bulunan armatörler önümüzdeki birkaç yıl daha ticaret yapmaya devam etmek amacıyla halihazırda pahalı olan balast suyu yönetim sistemlerine yatırım yapıp yapmama konusunda bir karar aşamasındalardır. Söz konusu armatörler, balast suyu yönetim sistemlerinin yanı sıra, IMO'nun Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi ve Karbon Yoğunluk Göstergesi'ne uyum sağlamak amacıyla önümüzdeki günlerde başka maliyetlerle de karşı karşıya kalabilirler.

(Kaynak: seatrade-maritime.com)

1 Ocak – 24 Şubat 2021 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	AĞUSTOS 2020	EYLÜL 2020	EKİM 2020	KASIM 2020	ARALIK 2020	OCAK 2021	ŞUBAT 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELEFSİS) İTALYA (TRIESTE)	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	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	UKRAYNA (ODESSA)	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	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 ŞUBAT) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (ŞUBAT)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (21 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (3 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (43 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (10 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 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

TURKEY
T.C. Dışişleri Bakanlığı



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

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



im pa **ILS**



TradeNet
#52240



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



Head Office :

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

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

Korsan saldırıları...



* UFUK TEKER

Türkiye ve dünya denizcilik gündemini korsanlık faaliyetlerindeki artış son zamanlarda meşgul etmeye başladı. Maritime Bureau's of Piracy Reporting Centre (IMB) tarafından yayınlanan istatistiklere göre; 2020 yılında 130 personel kaçırmaya hadisesi 22 değişik hadisede meydana gelmiştir. Dünya üzerinde meydana gelen hadiselerin % 95 oranının Gine Körfezi'nde meydana geldiği gösterilmektedir.

Dünya üzerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinin hali hazırda devam ettiği üç ana bölge bulunmaktadır.

- Mallaka Boğazı; bilindiği üzere Büyük Okyanusa açılan kanal niteliğindeki bu bölgede otorite boşluğu bulunmakta olup, genellikle gemilerden malzeme, yük ve nakit çalmak gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Hatta rahmetli Sadun Boro eşi ile yaptığı ilk dünya seyahatinde 1967 yılında bu bölgede korsanların saldırısına uğramıştı. Bu içerisinde bulunduğumuz dönemde de bölge hala benzer durumdadır. Kore, Çin ve Pasifik bölgesine özellikle petrol

ve konteyner taşıyan gemilerin rotası bu bölgeden geçtiği için çok yoğun bir gemi trafiğine sahip bir bölgedir.

- Aden Körfezi; ilk başlangıcında Sokotra Adası'ndan itibaren Somali kıyıları boyunca karşımıza çıkan korsanlık faaliyetleri zaman içerisinde Hindistan kıyılarına kadar uzanmış, Kızıldeniz içerisinde de korsan faaliyetlerine rastlanmıştır. Bu bölgede korsan faaliyetleri genellikle gemi ve personeli birlikte kaçırmak suretiyle Somali de bir bölgede gemiyi alıkoyarak fidye talebinde bulunmak yönündeydi. Geçtiğimiz 10 yıl içerisinde üç önemli hadisede Türk sahipli gemiler alıkonulmuş ve fidye ödenmesi suretiyle gemiler serbest bırakılmıştı. Bu bölgede yine Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı ile Kıta Avrupası ile Asya ve Arap körfezini birleştiren en önemli ticari rota üzerinde bulunmaktadır.

- Gine Körfezi'nde ise diğer iki bölgeden farklı olarak bir uluslararası ticaret rotasından ziyade okyanusa açık ve çok geniş bir bölge olması önlem almayı güçleştirmektedir. Bölgenin şu aralar korsanlık faaliyetlerinin % 95 oranına sahip olduğunu görmekteyiz. Bu bölgede ilk başlarda korsanlar, malzeme ve yük çalmak suretiyle başladıkları korsanlık faaliyetlerine daha sonraları gemiden personelin kaçırılarak, genellikle Nijerya'da ormanlık alanda alıkonulması yöntemi şeklinde denizciliğin başına bela olmaktadır.

“SİGORTACILAR BU HADİSLERİN MAĞDURU DURUMUNDADIR, FAİLİ DEĞİL”

Bu bölgelerin ortak birkaç özelliği bulunmaktadır. İlk olarak korsanlık aktivitelerinin bulunduğu bölgeler gelişmemiş ülkelerin sahip olduğu kıyılarda gerçekleşmektedir. Maalesef bölgelerin başta gelen sorunu iç ve dış savaşlar ile açlık, yoksulluk,

yolsuzluk ile boğuşan bölgelerdir. Aden Körfezi'nde alınan önlemler ile bir takım çözümler ortaya konmuş ve hadise sayıları azalma göstermiş olmakla birlikte, benzer önlemler (Konvoy, Birleşmiş Milletlerin konuşlanması, gemilerde silahlı koruma bulundurma v.b.) Gine Körfezi'nde uygulanması güç konulardır. Özellikle silahlı koruma almak ve tekrar gemiden indirmek Gine Körfezi'nde tam bir bilmece şeklindedir. Öte yandan bayrak devletleri ve Uluslararası Denizcilik Örgütü de silahlı korumaların gemilere alınması konusunda gemi sahiplerini tabiri caizse yalnız bırakmaktadır.

Ben burada önemli bir konunun altını çizmek istiyorum. Korsanlık hadisesi meydana geldiğinde bu hadiselerin akabinde komplo teorisyenleri ortaya çıkarak, “Deniz Haydutluğu” işlerinin arkasında sigorta sektörünün olduğu gibi bir söylem oluşturmaktadır. Dünya deniz sigortacılık primleri 2019 yılında yaklaşık 28 milyar USD ve genel sigorta primi ise yıllık 6,3 trilyon USD mertebesinde.

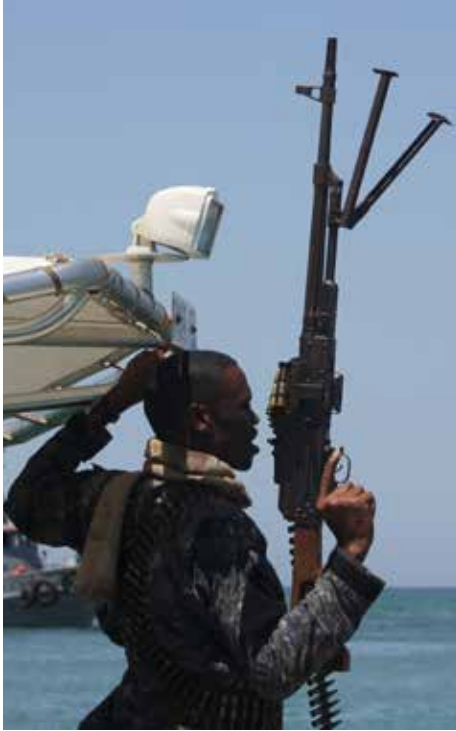
Deniz sigorta primleri genel sigortacılık pastası içerisindeki payı % 0,5 bile değildir ki; bu tutarın içerisinde tüm gövde sigortaları, nakliyat sigortaları, P&I sigortaları, liman terminal sigortaları, gemi inşa sigortaları da dahildir. Prim havuzunu büyütme için sigortacıların korsanlar ile işbirliği yaptığı imasında bulunmak bile ciddi komedi olduğunu düşündüğüm için altını kalın bir şekilde çizmek isterim ki, sigortacılar bu hadiselerin mağduru durumundadır, faili değil...

KAÇIRILMA VE FİDYE TEMİNATLARINI İÇEREN SİGORTA TEMİNATLARI ORTAYA ÇIKTI

Deniz Sigorta şirketleri, hadiselerin artmasına paralel olarak, gemilerden bir takım önlemler almalarını talep



etmektedir. Gemilerin küpeştelerinin dikenli teller ve şimdilerde yeni yeni ortaya çıkan dış bükey tırmanmayı



zorlaştıran koruma çitleri, panik odası, silahlı güvenlik görevlileri gibi önlemler artık bölgeye giden gemilerin vazgeçilmezleri haline gelmiş durumda. Ayrıca tecrübeli gemi kaptanları ve işletmeler sahilden 100 milden daha fazla açıklıkta seyrederken, bu limiti sigortacıların da talebi ile iki katına çıkartmışlardır. Buna rağmen korsanlar sürat tekneleri ve üs olarak kullandıkları

açıktaki bekleyen gemilerden yola çıkarak gemilere saldırılarını maalesef sürdürmektedir.

Sigorta teminatı konusunda ise, gemilerin mevcut gövde sigortaları, korsan saldırıları neticesinde gemide oluşan fiziki hasarları karşılamaktadır. Yine gemi personelinin ölüm ve yaralanmaları P&I sigortacılarının teminatı altında bulunmaktadır. Fakat personelin veya geminin fide amaçlı kaçırılması; ne gövde, ne de P&I sigortası teminatına girmemektedir. Bu hadiselerin artması ile birlikte kaçırılma ve fide teminatlarını içeren sigorta teminatları ortaya çıkmıştır. Bu sigortalar geminin veya personelin gemiden kaçırılması veya alıkonulması neticesinde fide ödenmesi, bu sürecin uzman kişilerce yönetilerek fide tutarının belirlenmesi, medya yönetimi, fidenin teslimi ile ilgili teminatlar, geminin bu dönemde içerisinde beklemesi neticesinde karşılaşacağı kazanç kayıplarını ödemek üzere bir paket sigorta bulunmaktadır. Armatörler bu teminatlara sahip olmak isterler ise, isteğe bağlı şekilde bu teminatı, fide sigortası sigortacılarından temin etmektedir.

Korsan saldırısı gerçekleştikten sonra fidenin tespit edilmesi ise; tamamen bir psikolojik savaş neticesinde ortaya çıkmaktadır. Yaşanan süreç, sırasıyla

kaçırılma hadisesinin duyulmasından sonra sessiz geçen birkaç günlük süre ve sonrasında personelin sağlık durumlarının iyi olduğu ile ilgili bilgilerin korsanlar tarafından paylaşılması ile pazarlık sürecinin başlaması şeklindedir. Pazarlık sürecinde ise korsanlar personelin hayatlarını tehdit ederek ilk başlangıçta fahiş sayılabilecek tutarlar talep ederek başlar ve armatör veya işletmeci firma başta olmak üzere, aileleri sürekli çözüm olmazsa olacaklar noktasında tehdit etmektedirler.

Fidyeyi ödeyecek taraf üzerinde baskı unsurunun artması ise, fide tutarının miktarını etkilemektedir. Şayet olay çok medyatik durumda ise, birden çok elden konu yönetilmeye çalışmakta ise maalesef fide tutarı olması gerekenden çok üst seviyelere tırmanmaktadır. Bu gibi süreçlerin mutlaka uzman kişiler tarafından ve bilinçli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Sürecin en önemli kısımlarından birisinin pazarlık süreci ve medya yönetimi olduğunu belirtmem gerekir.

Korsanlar ile uzlaşıldıktan sonra sürecin tamamlandığını düşünmek büyük hata olur. Zira birçok durumda birden fazla korsan grubu olmakta ve fidenin kendilerine ödenmesi gerektiğini söyleyen kişi sayısı bir anda artabilmektedir. Bu durumu işin içinden çıkılmaz hale getirebilmektedir. Ayrıca fidenin ödenmesi ve personelin selametle serbest kalması ise çok meşakkatli bir başka süreçtir.

Takdir edersiniz ki, fide banka havalesi ile teslim edilmemektedir. Zaman zaman havadan denize valiz içerisinde atılmaktadır. Zaman zaman ise elden teslim edilmektedir. Bu süreç ise kendi kendine bir başka konudur ve yine uzmanlar tarafından yönetilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak umalım ki, korsanlık faaliyetleri süren bu bölgeler istikrara kavuşur ve bu hadiseler olabildiğince aza indirgenir.

TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ

Bunker eğitimi: Sadece yaparak öğrenmekten fazlası...



* **NIGEL DRAFFIN**

1970'li yıllarda eğitim almış olanlarımız için gemilerimizde yakıt alımı ve yakma konusunda öğrendiklerimizin ne kadar mütevazı olduğunu hatırlamak çarpıcı olacaktır. Yakıtın yanma kimyasını ve yakıt filtre sisteminin nasıl çalıştığını anlayabilmemiz için ciddi çaba sarf edildi; ancak geri kalanını gemilerdeki kıdemli meslektaşlarımızdan ve deneyimle öğrenmek zorunda kaldık.

Şu anda denizlerde görev yapan genç makine mühendislerimize bugün durum biraz daha iyi olsa da, hak ettiği ilgiyi gördüğünü söyleyemeyiz. Damıtılmış yakıt üretim yöntemlerinde yapılan değişikliklerle birlikte %0,50 kükürlü fueloil yakıtların piyasaya sürülmesini başlatanlar için daha iyi eğitim ve mevcut personel için düzenli güncelleme ihtiyacını ortaya çıkardı. Dikkat edilmesi gereken temel konular şu şekilde özetlenebilir:

- Yakıtın stabilitesi,
- Gemide depolanan yakıtın uzun dönemli stabilitesi,
- Gemide yakıt tanklarında farklı

yakıtları karıştırmaktan kaçınmanın önemi,

- Hem filtreleme hem de depolamada yakıtların sıcaklığa karşı artan hassasiyeti.

Bu konularda pek çok mükemmel makale ve sunumla birlikte, resmi akademik eğitim, gelişen bir müfredatla genişletilmiş durumda ve bu müfredatı işlemeye yetecek kadar süre tanımlanmıştır. Hali hazırda denizde hizmet veren personel konusunda ise, onların iş yükü ve gemideki personel sayısındaki düşüşlerle, uygun bir iş başı eğitim/gelişim programı olmazsa, kişilerin bilgi ve anlayış seviyelerini iyileştirmek için kendi isteklerinden başka güvenebileceğimiz hiç bir şey kalmamaktadır. Bu çerçevede yukarıda değinilen belirli yakıt sorunlarını sırayla ayrıntılı şekilde ele alacağız:

YAKITIN HARMANLANDIĞI HALİYLE STABİLİTESİ

Yakıtının hem dengeli, hem de homojen olması gerektiğinden bu konu, tedarikçinin sorumluluğundadır. %0,50 kükürlü fueloil karışımları, kullanılan ürün karma bileşenlerine göre fiziksel ve kimyasal özelliklerinde önemli ölçüde değişiklik gösterir; bu da ürünlerin coğrafyasına, ürünlerin piyasada bulunmasına ve fiyatlandırmasına göre değişir. Tedarikçi için zorluk, sınırlı güvenilir stabilite testi yöntemleri aralığındadır. En güvenilir olanları, laboratuvar tabanlı olup pahalı ekipman gerektirmektedir. Bu testler, yüksek hacimli, yüksek devir süratine uygun değildir.

GEMİDE DEPOLANAN YAKITIN UZUN VADELİ STABİLİTESİ

Kalan yakıtı 12 ay bir gemi tankında bırakıp, sorunsuz kullanabilme zamanları çok geride kaldı. %0,50 karışımlarının çoğu, birkaç aylık

depolamadan sonra önemli ölçüde istikrarsızlık gösterecektir. Bir veya iki hafta gibi bir süre içinde bazılarının kötüleştiğini gösteren örnekler de bulunmaktadır. Yeni normal, her yakıt partisini aldıktan sonra mümkün olan en kısa sürede kullanmaktır.

GEMİDE YAKIT PARTİLERİNİ KARIŞTIRMAKTAN KAÇINMANIN ÖNEMİ

Gemide ön karıştırma üzerine “anlık test” yapma uygulaması birkaç yıldır rutin olarak kullanılırken, %0,50’lik karışımların kimyasındaki değişiklikler, uyumsuz bir karışım ihtimalinin artık çok daha yüksek olduğu anlamına geliyor. Ayrıca ilk “anlık test” bir numaralı sonucunu vermiş olsa bile, ortak karışıma tabi tutulan yakıt stabilitesinin zamanla bozulma olasılığı çok daha yüksektir. En iyi tavsiye, karıştırmaktan kaçınılmasıdır.

HEM ARITMA İÇİN HEM DEPOLAMADA YAKITLARIN SICAKLIĞA KARŞI ARTAN HASSASİYETİ

Çoğu %0,50’lik karışımın soğuk akış özellikleriyle ilgili sorunu vardır ve akma noktasının 10oC üzerinde geleneksel depolama uygulamasına güvenilmesi tavsiye edilmez. Depolamada uygun ısıtma seçimini etkileyecek “Mumlaşma Sıcaklığı” (WAT) ile “Mumlaşmanın Kaybolma Sıcaklığı” (WDT) konularını açıklayan iyi makaleler bulunmaktadır.

Santrifüjlü ayırmadan önce yakıtı 98 oC’ye ısıtma uygulaması da, özellikle düşük viskoziteli yakıtlar olmak üzere çeşitli zorluklar yaratabilir. İşlem sıcaklığının karışımın hem viskozitesine, hem de yoğunluğuna göre seçilmesine özen gösterilmelidir.

Personelin yakıtı doğru kullanma ve iyileştirme prosedürleri konusunda eğitim alması, burada tartışılan konuların çoğunu hafifletecektir.



Kendim, uzun yıllardır bunker ile ilgili konularda ders verdiğim Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) vasıtasıyla kişisel olarak eğitimler veriyorum. Yakın zamanda IBIA ile birlikte, yakıt konusunda kurslar da dahil olmak

üzere çevrimiçi yakıt ikmal kursu serisi hazırladım (bkzwww.ibia.net/training).

Bu vesile ile personelin alternatif yakıtların kullanımı konusunda eğitilmesi hakkında da konuşmak

istiyorum. Önümüzdeki 10 yıl içinde LNG, Metanol, Amonyak ve Biyoyakıt kullanan gemiler piyasaya sürülecek. Bunların hepsinin yakıt ikmal, depolama ve kullanım alanında geleneksel uygulamalardan ayrılan özel gereksinimleri vardır. Sektörümüzde olduğu gibi son 100 yılda kömürden damıtılmış yakıt, ara akaryakıt ve ağır artık akaryakıtla geçişle başa çıktık. Bütün bunlar çok az sıkıntıyla gerçekleştirildi ancak hepsi gemi personeline eğitim ve rehberlik verilmesi ile başarılabilir. Aynı şey alternatif yakıtlar için de geçerlidir. Gemi mühendisleri için tamamlayıcı bazı niteliklere ihtiyaç duyulacağı söylenebilir. Bu, LNG için zaten bir gerekliliktir ve yakında Metanol ve Amonyak için de olacaktır. Bu değişikliklerden korkmamalıyız; eğitim, rehberlik ve klas kurallarına uygun şekilde mühendislerimizi geliştirmek, gemilerimizi denizlerde tutma konusunda kilit noktadır.

* IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ

ŞUBAT 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	386.500	465.000	503.000
Piraeus	363.500	467.500	485.500
Malta	381.500	440.000	496.500
Novorossissk	351.500	420.000	494.000
Ceuta	354.500	450.000	495.000
Gibraltar	354.500	450.000	495.000
Rotterdam	339.000	435.000	475.000
Fujairah	350.000	470.000	538.000
Singapore	357.000	477.000	486.000
Brent 58.27			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	416.000	517.500	565.000
Piraeus	395.000	518.000	553.000
Malta	416.000	500.000	546.500
Novorossissk	388.000	491.000	542.000
Ceuta	384.000	497.000	544.000
Gibraltar	384.000	497.000	544.000
Rotterdam	366.500	480.500	518.000
Fujairah	378.000	508.000	591.500
Singapore	383.000	506.500	531.500
Brent 63.44			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	400.000	488.000	526.000
Piraeus	379.000	487.000	511.000
Malta	410.500	476.500	521.500
Novorossissk	374.000	445.000	524.500
Ceuta	376.000	481.500	526.000
Gibraltar	376.000	481.500	526.000
Rotterdam	353.500	459.000	497.000
Fujairah	362.000	492.000	571.000
Singapore	372.000	500.000	512.000
Brent 61.39			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	416.000	525.000	565.000
Piraeus	395.500	522.000	543.000
Malta	420.000	495.000	550.000
Novorossissk	391.000	475.000	547.000
Ceuta	384.500	496.000	552.500
Gibraltar	384.500	496.000	552.500
Rotterdam	369.500	486.000	526.500
Fujairah	381.500	518.500	605.000
Singapore	389.500	519.500	545.500
Brent 64.42			

Fiyat tablosu Deniz Ticareti Dergisi tarafından haftalık ortalamalar şeklinde hazırlanmış olup, her hangi bir spot alım veya bunker ikmal anlaşmasına baz olarak alınmaz.

IMO KORSANLIK FAALİYETLERİNİ ÖNLEMELİK İÇİN ACİL ÇAĞRI YAPTI

IMO, Gine Körfezi'ndeki korsanlık faaliyetlerini önlemek için harekete geçilmesi çağrısında bulundu. Durumun aciliyeti, 23 Ocak 2021'de konteyner gemisi M/V Mozart'a düzenlenen ve 15 denizcinin ölümüne ve kaçırılmasına neden olan saldırı ile vurgulandı.



M/V Mozart Gemisi'nin sahibi korsanlara fidyeyi ödedikten sonra denizciler kurtarıldı.

Ancak esaretlerini anlatan denizciler, şirketlerinin fidye bedelini ödememesi halinde sürekli olarak ölme tehdidi altında bir ormanda tutuldukları sırada zorlu koşullara işaret ettiler.

IMO, Mayıs 2021'de gerçekleştirilmesi planlanan Deniz Güvenliği Komitesi MSC 103'ün bir sonraki oturumunda Gine Körfezi'ne odaklanan bir deniz güvenliği çalışma grubu oluşturmayı planladığını açıkladı. Gerçekleşmesi planlanan komitenin üye devletlere ve uluslararası kuruluşlara mevcut sorunları ele almak için daha fazla işbirliği ve olası eylemi tartışma fırsatı



sağlaması hedefleniyor. IMO Genel Sekreteri Kitack Lim de, denizcilerin hayatlarını ve bölgedeki deniz taşımacılığının güvenliğini tehdit eden Gine Körfezi Bölgesi'ndeki saldırıların sayısı ve ciddiyetindeki artışa ilişkin derin endişesini ifade etti.

IMO, sektör temsilcileri, Nijerya Denizcilik İdaresi ve Güvenlik Ajansı (NIMASA) ve Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi (ICC) ile toplantıları kolaylaştırmak da dahil olmak üzere paydaşlar arasındaki girişimlerin koordinasyonunu geliştirmek için harekete geçtiğini duyurdu.

Maersk gibi sektörün önde gelen şirketleri de, bölgeyi geçerken

denizcilerin terörize edilmesine son vermek için Gine Körfezi'ne bir deniz misyonu kurulması çağrısında bulundu.

Liberya bayraklı "Mozart" isimli gemi, 23 Ocak'ta Nijerya'nın Lagos kentinin yaklaşık 180 mil açığında deniz haydutlarının saldırısına uğramıştı.

Lagos'tan Güney Afrika'nın Cape Town kentine ilerleyen gemideki 19 kişilik mürettebattan 15'i kaçırılmış, Azerbaycan uyruklu 1 kişi öldürülmüştü.

Gemi, mürettebattan 3 kişi ile Gabon'un Port-Gentil Limanı'na hareket etmiş, baskından kurtulan 3 Türk denizci ise 30 Ocak'ta Türkiye'ye getirilmişti.

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



BAŞARININ SIRRI: “KALİTELİ ÜRETİM VE MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ”

Kaliteden ödün vermeyen bir anlayışla her türlü deniz taşıtı için dümen sistemleri ve güverte makineleri konusunda saygın ve çok eski bir geçmişe sahip olan Data Hidrolik'in Satış ve Pazarlama Direktörü Cem Hüroğlu; firma yapısını, ürün yelpazelerini ve yatırım planlarını anlattı.



CEM HÜROĞLU

DATA HİDROLİK SATIŞ VE PAZARLAMA DİREKTÖRÜ

Çok eski bir geçmişiniz var? Öncelikle Data Hidrolik'in sektöre atılım hikayesini, dününden bugüne nasıl geldiğinizi anlatabilir misiniz?
Firmamız 1979 yılında İstanbul'da kurulmuş. Başlangıçta el kumandalı

hidrolik dümen sistemleri imalatı yapılırken, 1983 yılında küçük kosterlerin ve tankerlerin imalatı başlayınca çift silindirli elektrohidrolik dümen sistemi imalatı da başlamış. Tabii yine 1980'li yılların başında

müşterilerden gelen taleplerle zincir ve halat ırgatlarının imalatı da başlamış. Diğer taraftan 1980'li yıllarda Gölcük Tersanesi'nde inşasına başlanan personel ve torpido taşıma botları ile sahil güvenlik botlarının ekipmanlarını imal ederek Deniz Kuvvetleri projelerinde de yer almaya başladık. 1985 yılında limanların özelleşmesi sonrası römorkör inşasının başlaması ile firmamız römorkör ekipmanları imalatına da başlayarak, geniş yelpazedeki üretimini artırmıştır. İlerleyen yıllarda inşa edilen yat, gemi, iş teknesi ve römorkörlerin büyüyen boy ve artan kapasiteleri ile imalat portföyümüzde bulunan ürünlerin de kapasiteleri artmıştır. Bugün Data Hidrolik 21 ülkedeki satış ve servis ağıyla, toplamda 40'a yakın ülkeye ihracat yapan, her türlü klas sertifikasına uygun kalitede dümen sistemleri, zincir ve halat ırgatları, çeki kancaları, palamar vinçleri ve palamar tutucular imal etmektedir.

“Data Hidrolik'i bugünlere getiren başarının sırrı nedir?” desek neler söylemek istersiniz?

Faaliyete başladığımız ilk günden itibaren hep daha kaliteli ürün üretmek felsefesinde olan firmamız kullanıcılarından gelen geri bildirimler ve dünya standartlarına uygun imalat yaparak, satış sonrasında da her zaman müşterilerini memnun etmek üzerine kurulan düşüncesiyle artan marka bilinirliğini yakalamıştır. Bununla birlikte satış ve satış sonrası ağını geliştirmesi, personel ve makine altyapısındaki geliştirmeler zaman içinde firmamızın bulunduğu noktaya gelmesini sağlamıştır.



Covid-19 salgını her alanı etkiledi. Data Hidrolik ne tür sorunlarla karşılaştı, bu sorunlara nasıl çözümler üretti?

Evet, covid-19 salgını dünyada pek çok değişikliğe sebep oldu. Ülkemizde de 2020 yılı Mart ayı itibarıyla görülmeye başlayan virüsle beraber biz de firma içinde bazı önlemler alıp, düzenlemeler yapmak durumunda kaldık. İlk olarak tüm personelin çalışma saatlerini düzenleyerek firma içindeki insan temasını minimuma indirdik. Şirket içinde maske, temizlik ve sosyal mesafe kurallarını uyguladık ve tüm alanların dezenfeksiyonuna dikkat ettik. Ne mutlu ki, bugüne kadar imalatı etkileyecek bir durumla karşılaşmadık. Yaşadığımız bu tecrübe bundan sonra da bu önlemlere dikkat etmemiz gerektiğini bize öğretti.

Neredeyse tüm deniz araçları için çok geniş yelpazede ürünler sunuyorsunuz. Bu alanlardan bahsedebilir misiniz?

Askeri gemiler, ticari gemiler vs... İmalata başladığımız günden itibaren artan ürün portföyümüzle ve inşa edilen projelerin büyümesiyle birlikte

bizimde ürün gruplarımız her geçen sene artarak bugünkü halini aldı. Bugün tüm ürün gruplarımızla yerli yabancı pek çok bilinen markanın tedarikçisi olmuş durumdayız. Yurtiçinde inşa edilen yat ve ticari projelerin tamamında tercih edilmekteyiz. Diğer taraftan 1980'li yıllardan başlayarak Deniz Kuvvetleri projelerinin tamamında tercih edilen marka durumundayız. Yurtdışında da yat, ticari ve askeri pek çok projede tercih edilmekteyiz. Bugün Boğazdan geçen bir gemide, güneyde herhangi bir koydaki yatta, bir askeri gemide veya yurtdışında herhangi bir yerde gördüğümüz ürünlerimiz bizi gururlandırmakta ve daha da iyisini yapmaya teşvik etmektedir.

Önümüzdeki dönemlerde yatırım planlarınız var mı?

2008 yılına kadar çok süratle büyüyen firmamız sonraki dönemde sektördeki diğer firmalar gibi bir büyüüp bir küçülen sektör rakamları sonrası belirlediğimiz yeni hedefler doğrultusunda önce dizaynlarda

yaptığımız yenilikler, sonrasında makine parkını buna göre güncellememizle bir değişime girmiştir. Daha sonrasında kalifiye personel ve mühendis altyapımızı da geliştirerek gerek imalat, gerek satış, gerekse satış sonrasında bugünkü halini almıştır. Yakın gelecek planlarımızda mevcut ürün gruplarında dikey büyüme ve yurtdışı satış ve servis ağını geliştirmek bulunmaktadır. Planlarımıza paralel olarak şirketimiz her geçen sene pazar payını ve satış rakamlarını artırmaktadır.

Yeni ihracat hedefleriniz var mı? Şu an kaç ülkeye ihracat yapıyorsunuz?

Şu anda 21 ülkede temsilcimiz bulunmaktadır. Direkt ve temsilcilerimiz vasıtasıyla 40'a yakın ülkeye ihracat yapmaktayız. İhracat rakamlarımızı ve yurtdışı satış/servis noktalarımızı artırmak öncelikli hedefimizdir 2000'li yılların başında %5'lerde olan ihracat oranımız, 2020 yılı sonunda %40'ları geçmiştir. Kısa vade (1-3 yıl arası) hedefimiz ihracat oranını %50'ye çıkarmaktır.



Fuarlarla yakından ilgilendiğinizi biliyoruz. Uzun zamandır da dünya genelinde fuarlar erteleme veya iptal kararları aldı. Sizin bu konudaki ön görüşünüz ne olur?

Süreç hep böyle mi devam edecek? 2001 yılı ekim ayından beri şirketimizin satış ve pazarlamasının başındayım. İlk günden itibaren yurtiçi - yurtdışı tanıtımlarımızda ve marka bilinirliğimizin artmasında fuarların payı büyük oldu.

Fakat pandemi sürecinde fuarların ertelenmesi veya iptali ile birlikte ticaretin şekli değişmeye başladı.

Online olarak yapılan tanıtımlar ve toplantılar yakın gelecekte bu işin nerelere gideceğiyle ilgili bilgi vermeye başladı. Fakat bende ilk başta bu işin fuar olmadan nasıl olacağını merak ederken, artık fuarsız da bu işin olabileceğine inanmaya başladım. Ama

ne olursa olsun, sosyalleşmek adına bile olsa fuarlar olmalı diye düşünüyorum.

Karşılaştırma yapmak gerekirse, Türk firmalarının dünya firmalarıyla rekabeti şu an ne durumda?

Dünya firmalarının bence en büyük farkı bu sektöre uzun seneler önce başladıkları için daha tecrübeli olmaları diyebilirim. Fakat ülke olarak özelliğimiz de kıvrak zekamız ve pratik düşünce tarzımız. Bu nedenlerle aradaki farkı hızla kapatabileceğimizi düşünüyorum. Ancak bugüne kadar ki tecrübelerimden gördüğüm, yabancı firmaların tercihlerinde güvenilirliğin ön planda olması. Yani sizi tercih etmeden önce uzun bir süre takip edip ne yaptığınızı ve sektördeki yerinizi gözlemliyorlar. Daha sonra sizinle irtibata geçmeye ve sonrasında da çalışmaya başlıyorlar. Biz Data Hidrolik olarak birçok yabancı firmada bu safhaları yaşadık ve bu zorlu

süreçleri başarıyla atlattık. Artık tercih edilen bir firma olmanın konforunu yaşıyoruz.

Son olarak genel bir değerlendirme yapacak olursak 2020 yılı için neler söylersiniz?

2020 yılı pandemi ve bazı ekonomik zorluklar nedeniyle oldukça zor bir yıl oldu. Ancak pek çok sektör zorluk yaşarken, bizim sektörümüzün bu zorlukları minimumda yaşadığını düşünüyorum.

Özellikle ilk çeyrekte Avrupa yavaşlarken, ilerleyen aylarda sektörün hızlanmasıyla biz firma olarak 2020 yılını güzel geçirdik, döviz bazında yaklaşık %25'lik bir büyüme ile kapattık. Son yıllarda planlarımız dahilinde büyümemizi devam ettirmek, bizi önümüzdeki yıllarda daha da fazlasını yapmak adına motive ediyor.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

UTİKAD LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2020



EMRE ELDENER *

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD olarak “UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2019”u yayınladıktan sonra bu sene de “UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020”yi yayınlamaya sektörün hizmetine sunduk. Bu önemli raporu COVID-19 pandemisinde ülkemiz lojistik faaliyetlerinin devamını sağlayan lojistik sektörünün sahadaki çalışanlarına ithaf ettik.

Ölçülebilir veriler aracılığı ile Türkiye’deki uluslararası lojistik sektörünün faaliyetlerini, yük taşımacılığına ilişkin kapasiteyi, güncel gelişmeleri ve ilgili mevzuatı bir araya getiren UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020; UTİKAD Sektörel İlişkiler Müdürü Alperen Güler imzasını taşıyor.

Türkiye lojistik sektörünün temel çerçevesini çizmek, sektör paydaşları, üniversiteler ve basın kuruluşları için sektöre yönelik referans kaynağı olmak, Türkiye’nin dış ticaretinde taşıma modlarının payına ve gelişimine yönelik

bilgi vermek amacıyla hazırlanan raporda denizyolu taşımacılığına dair dikkat çeken veriler de yer alıyor.

2020 YILI İÇİN TOPLAM HACİM KAYBI 17 MİLYON TEU OLABİLİR

Küresel tedarik zincirinde önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olan Çin’de salgın sebebiyle limanlardaki faaliyetlerin durma noktasına gelmesi ile birlikte uluslararası denizyolu taşımacılığı da olumsuz yönde etkilendi. Ülkeler tarafından alınan önlemler gereği gemilerin limanlara kabul edilmemesi gibi sebeplerle ortaya çıkan uğrak iptalleri de lojistik akışlarda aksamalara sebep oldu.

Çin’in ihracatındaki daralma sebebiyle armatörler tarafından azaltılan sefer sayıları ise, dünyanın diğer bölgelerindeki ihracatçıların konteyner taleplerinin karşılanamamasına sebebiyet veren önemli bir unsur oldu. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün 2020 yılı itibarı ile yürürlüğe aldığı düşük sülfürlü yakıt uygulaması denizyolu navlunlarını artırırken, boş konteyner sorunu da navlun artışındaki bir diğer faktör olarak ortaya çıktı. Yük gemilerinin uğrak iptalleri sebebiyle limanlarda biriken yükler hem kapasite, hem de demuraj ücretleri sorunlarını gündeme getirdi. Limanlara indirilemeyen yüklerin hinterlantlara taşımalarının gerçekleştirilememesi sebebiyle yüklerde gecikmeler meydana geldi. 2008 küresel krizindekine benzer bir şekilde denizyolunda %10 oranında hacim kaybının gerçekleşmesi halinde 2020 yılı için toplam hacim kaybının 17 milyon TEU olacağı tahmin edildi.

Değer bazında ihracat taşımalarında denizyolu taşımacılığı incelenen dönemde payını 2015-2018 yılları arasında sürekli artırdı ve 2018 yılında ihracat taşımalarında değer

bazında payı incelenen dönemin en yüksek oranı olan yüzde 63,31’e kadar yükseldi. İthalatta olduğu gibi ihracatta da denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 60’ın altında kaldı ve yüzde 59,86 olarak gerçekleşti. 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber, denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık yüzde 95’tir.

Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2010 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki pay oranı yüzde 74,01 iken, 2019 yılı sonunda payı yüzde 81,09 oldu. 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise, denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve yüzde 82,84 oldu. Koronavirüs pandemisi sürecinde denizyolu taşımacılığı 2019 yılı sonuna kıyasla hem ithalatta, hem de ihracatta ağırlık bazında payını artırdı.

“Lojistik Sektörü Raporu 2020”nin tamamını okumak isteyen temsilcilerimiz; rapora UTİKAD’ın internet sitesi ve sosyal medya kanalları yolu ile ulaşabilirler. Bu vesile ile raporu hazırlayan Sevgili Alperen’e emekleri için bir kez daha teşekkür ediyor, lojistik sektörüne ışık tutacak bu raporun ülkemize ve sektörümüze hayırlı olmasını diliyorum. Sağlıkla kalın.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



- 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 : Mühane Cid. Çağlar Hn. 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



Natchez on the Waterfront *

Marina tasarımı / iyileştirme sürecinde elbirliği

“Elbirliği” tabiri birkaç olası anlama sahiptir. Bunlardan biri görüş alışverişi ya da açık fikirli olma üzerinde odaklanır. Bu tabirin diğer anlamı ise (pozitif ya da negatif anlamda) uzlaşma sözcüğü ile hemen hemen eş anlamlıdır. Bu her iki anlam da marina tasarımı ya da iyileştirme (retrofit) sürecinde oldukça önemli bir anlama sahiptir.

Benim daha önce, yeni bir tesis için ya da mevcut bir tesisin yenilenmesi, onarımı ya da genişletilmesi için yeni bir projeye girilirken, kişinin kendi vizyon ve arzuları üzerinde enine boyuna düşünmesinin en iyi yol olduğunu söylediğimi mutlaka duymuşsunuzdur. Bu sözler, kısmen, teknelerin nasıl değiştiği, tekneçilerin nasıl değiştiği ve siz ya da bölgenizin hangi tip tekneleri cezbetmeye ya da muhafaza etmeye muvaffak olmadığınız dahil olmak üzere, sektörde ve/veya bölgenizde ve tesisimizde son bir kaç yıldır neler olup bittiğini uzun ve dikkatli bir şekilde incelemek anlamına gelir. Buna; başkalarının yapıp da sizin anlamlı olduğunu düşündüğünüz şeylerin neler olduğunu da ilave edebilirsiniz. Ne gibi şeyler iyi işlememiş ve yolunda gitmemiştir? Bu gibi konular ve diğer konular üzerine düşünüp taşınmak, kişinin vizyonunu uygulama için daha anlamlı ve hedefe yönelik yaklaşım sağlayacak bir şekilde bilemeye yardımcı olur. Ayrıca, uygulama için bir zaman çizelgesi içinde dikkatli bir şekilde düşünmek ve izinler, hükümet gereklilikleri ve müteahhit ve tedarik gecikmeler gibi hususlar dahil olmak üzere planlandığı kadar düzgün gitmeyebilecek bazı şeyler için ekstra bir zaman ayırmak da gerekebilir. Vizyonunuzu bir kere tanımladığınız zaman, bu projeler üzerine fikir yürütmek için birkaç yol vardır; maliyet ne olursa olsun vizyona bağlı kalmak, işleri bütçe çerçevesinde ya da bu ikisinin bir kombinasyonuna dayalı olarak

yürütmek. Muhtemelen bildiğiniz gibi birçok proje, sonunda, bu kombinasyon şeklinde yürütülür ve bu çerçevede uzlaşma süreçleri yoğun olarak gündeme gelir.

BÜTÇE İÇİN GEREKLİ PLANLAMANIN YAPILMASI GEREKİR

Birçok projenin her şeyin en iyisini öngören bir vizyon ile başlamasına karşılık bütçe konuları proje sırasında devreye girer ve bu durum eğer gerekli planlama yapılmamışsa, kişinin vizyonunun özünü gerçekleştirmesini önemli ölçüde tehlikeye düşürebilir. Geçmişte tam projenin ortasında mali kaynakların ciddi bir kaygı konusu haline gelmesi nedeniyle ciddi ölçüde tehlikeye düşen birçok projeler görmüştük. Katı bütçe sınırları dahilinde yürütülen projelerde aynı etkiye sahip olabilir. İyi niyetli olmakla birlikte, inşaat bilgisinden yoksun bir mali kontrolörün projeye dahil olduğu ve daha az pahalı bir ürün ya da müteahhit vs. kullanmak sureti ile paradan tasarruf edilebileceğinin düşünüldüğü ve ancak bunun sonucunda daha düşük bir kalite elde edildiği ve dolayısıyla devamında müteahhit tavizlere neden olduğu, sonunda da projeyi motive eden vizyondan çok uzak bir sonuç ortaya çıktığının çok sayıda örneğini biliyoruz.

Karşımıza çıkan en kötü ün salmış örneklerden biri de bir projenin, tarakla çıkarılmış malzeme kullanmak suretiyle yüksek arazi yarattığı ve genişlettiği durumlardır (bu süreç arazi ıslahı olarak adlandırılır). Tasarım genişletilecek yüksek araziden oldukça uzak bir mesafede bulunan tarama malzemesinin kullanılmasını gerektiriyordu. Bunun üzerine projenin başına, projenin yüksek arazi genişletme bölümünün tam önünden malzeme almak suretiyle arazi ıslah maliyetinde %60'ı aşan bir tasarruf sağlayabileceğine inanan, finans ağırlıklı düşünen bir yönetici getirildi.

Ancak arazinin jeolojik yapısı hiç dikkate alınmamıştı ve o malzemenin tortu bileşimi hedefleneninkinden çok daha farklıydı. Bunun sonucu olarak yapılar yeni arazi üzerine konulduğu zaman hem arazi, hem de yeni yapılar batmaya başladı ve bu sorunların çözümü için gerekli olan maliyet artışı başlangıçta bütçede belirlenen maliyetin çok daha üzerindeydi. Gerçekçi bir bütçeden hareket ederek vizyona dayalı olarak dikkatli bir planlama ve düşünme, arzu edilen neticeyi elde etmek bakımından kritik bir öneme sahiptir. Bununla birlikte kaynaklar ve bunun yanında geri dönüş oranları açısından dikkate alınması gereken gerçekçi ekonomik senaryolar mevcuttur. Bunun yanında, bütçeye bağlı kararların çeşitli sebep ve etkilerinin de dikkate alınması gerekir. Ve maliyet unsuruna bakarken başlangıçtaki fiyat etiketinin ötesinde uygulama ve bakım maliyetlerine de bakılması kesinlikle gereklidir. Yalnızca başlangıç maliyetlerine dayalı olarak karar verildiği çok sık görülen bir durumdur. Farklı müteahhitlerin yapabileceği teslimatlar ve ürünler için bunların uygulamaya konulması ve bakımının sağlanmasının maliyeti ve başlangıç satın alma maliyetleri açısından farklılıklar mevcuttur.

Bir tesis sahibi ve yöneticisi ile onların istedikleri ekonomik ömründen uzun bir süre kullanılabilir olarak kalan şamandıra sistemini tümüyle değiştirmeye yönelik proje üzerinde birlikte çalışırken, bir program üzerinde anlaşmaya varıldı. Bunun üzerine önce bir dizi spesifikasyonlar dikkatli bir şekilde oluşturuldu ve ardından çok sayıda ürün gözden geçirilip karşılaştırıldı. Bu inceleme ve karşılaştırma yalnızca başlangıç maliyetine değil onun ötesinde uygulamanın maliyeti ve kolaylığı, ürünlerin uzun ömürlülüğü, zaman içerisinde görünüşleri ve yapısal bütünlüklerinin ne gibi değişikliklerden

geçtiği, geçmişte maruz kaldıkları arızalar ve bunun yanında onarımların ve gelecekteki iyileştirmelerinin maliyetleri gibi faktörleri de içermiştir. Bu sürecin sonucunda başlangıçtaki düşünceleri ile karşılaştırıldığında, net ve açık olarak daha farklı bir sonuca varılmıştır.

MARİNALARDA MEKANIN KULLANIMINI MAKSİMUM SEVİYEYE ÇIKARMALIYIZ

Kızak düzenlerini yeniden planlarken, elbette yalnızca mevcut filo üzerinde değil, aynı zamanda trendler, esneklik ve mevcut düzene sığmayan tekneleri yerleştirme kabiliyeti üzerinde de düşünmek gerekir. Marinalar sınırlı bir kaplama alanına sahiptir. Mekanın kullanımını maksimum noktaya çıkarmayı hedefleyen çeşitli yaklaşımların incelenmesi zorunludur. Daha büyük tekneler küçük teknelere kıyasla daha derin sulara ve daha geniş bir dönme yarıçapına ihtiyaç duyarlar. Ne kadar fazla geniş tekne bulunursa, aynı alana yerleştirilebilecek toplam tekne sayısı da o kadar daha az olur. Ancak daha büyük tekneler için daha yüksek fiyatlar söz konusu olacağından, farklı alternatifler için net geri dönüş oranının incelenmesi gerekir. Dönüş alanları için daha geniş seyrüsefer kanallarından yararlanmak, su içi alanların verimli bir şekilde kullanımını azami seviyeye çıkarmayı hedefleyen yaklaşımlardan yalnızca birisidir. Daha az sayıda parmak veya iskele kızak tertibatını kabul ederek, özellikle geçici bir piyasa için çoğu zaman en azından bir tane uzun bir havuzun kullanılması, farklı ebatlardaki teknelerin sığdırılması sorununu halledecek iyi bir cevap olabilir. Farklı yerleşim şeması ve boyut uydurma karışımlarına bakılması, çoğu zaman başlangıçta düşünülen çok daha fazla esneklik sağlayan, uygun maliyetli ve kapsayıcı bir tasarım ile sonuçlanan çok denemeye değer bir uygulamadır. İhtiyaç duyulduğunu bildiğimiz diğer bir proje, yeni bir bölme perdesinin inşa edilmesiydi. Belirli çelik levhalar ve uzunlukları ile uygun mühendislik etüdleri gerçekleştirilmişti. Tesis paradan tasarruf sağlamak için

daha ince bir kalınlığa sahip ve daha kısa olan, daha düşük kalitede bir levha ile yoluna devam etmeye karar vermişti. Kıyı çizgisinin artık bir bölme perdesine sahip olmasına ve birçoklarına bölme perdesinin aynı görünmesine karşılık, bu bölme perdesinin uzun ömürlülüğü, yapısal istikrarı ve bunun yanında bitişik yüksek arazi alanını araba parkı olarak ya da tekne depolama amacı ile kullanma kabiliyeti ciddi ölçüde tehlikeye düşmüş olur. Bu değişikliği yapmaya değmiş midir? Muhtemelen hayır. Zor seçimlerin elbette yapılması gereken zamanlar olabileceğini anlıyorum. Ancak şunu da belirtiyim ki, bu seçimler çoğu zaman, sonuçlarını daha iyi anlamaksızın yapılmaktadır.

Bir proje için planlama yaparken dikkate alınması gereken en önemli faktörlerden biri, tasarım ve tasarım bileşenlerinin işlevselliğidir. Bunun basit bir örneği havuzlama tesisi emniyet merdivenidir. Bu merdivenin işlevi, suya düşen bir kişinin sudan çıkmak için süratli ve emniyetli bir şekilde bir merdivene erişim imkânına sahip olmasıdır. Çok sayıda farklı merdiven tertibatları vardır ve her projede olduğu gibi bunların her birinin kendine özgü avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Bazı merdivenler sabittir ve her zaman suda bulunan basamakları mevcuttur; bazıları ise su içine kaymak için merdiveni serbest bırakan mandal ya da maşalara sahiptir; bazıları havuzun tepesinde basamaklar mevcut olup bunlar su içine doğru sallanır. Bazılarında ise en alttaki basamağa bağlanmış ve basamakları, kullanılmadığı zaman su dışında tutan ancak basamakların basit bir aşağıya çekme hareketi ile su içine batmasına olanak sağlayan bir yüzdürme tertibatı mevcuttur. Tüm bu düzeneklerin hedefi ortaktır, ancak yaklaşımları ve işlevsellikleri büyük ölçüde farklılık gösterir. Bizim için üstesinden gelinmesi gereken zorluk, kişinin sıkıntı ya da panik halinde olduğu acil durumlarda merdivenin kolay ve emniyetli bir şekilde kullanılabilmesidir. Her zaman su içinde bulunmakla birlikte kolayca erişilebilen merdiven basamakları, tipik olarak deniz

yoşunu ve kabuklu deniz hayvanı gibi basamaklara yapışarak onları kaygan ve/veya kullanıldıkları zaman potansiyel olarak insan vücudunda kesiklere sebep olabilecek kirli organizmalara sahip olacaktır. Kabuklu deniz hayvanı ile kabuk bağlamış bu merdivenlerin biri üzerinde bir ya da iki kez başparmağımı kestiğimi biliyorum. Bu dünyanın sonu muydu? Elbette hayır, ama çok eğlenceli bir şey olduğu da söylenemezdi. Bir pim ya da mandalı serbest bırakmanız gereken durumlarda açık ve net bir şekilde düşünmeli ve harekete geçmek için zaman ayırmalısınız. Bu gereklilik de, acil durumlarda işlevselliği tehlikeye düşüren bir faktördür. Diğer yandan yüzdürme tertibatı en dipteki basamağa takılı olan ve bir parmak ile ve belki de bir yarasız başparmak ile aşağıya çekilebilecek merdivenler de vardır. Tahmin edebileceğiniz gibi bu son yüzdürme merdiven, özellikle acil durumlarda en işlevsel olduğuna inandığımız merdivendir. Bunu denemeye değer mi? Evet... Bu tip merdiveni, işlevini yapısal olarak daha iyi yerine getirdiği için değil, aynı zamanda müşterinize böyle bir merdiveni tekneye dahil etmek suretiyle artan maliyete kıyasla daha denemeye değer olduğu yolunda bir mesaj göndermiş olduğunuz için denemelisiniz. Kenny Rogers'ın şöyle sözleri olan eski bir şarkısı vardı: "Onları ne zaman tutacağını/ ne zaman bırakacağını bilmen lazım/ ... hayattakalmanın sırrı/ onları ne zaman atman ve ne zaman saklaman gerektiğini bilmektir". Dengeyi bulmanın her zaman kolay olmadığını biliyorum. Ancak sizin denge noktasına ulaşmanıza yardımcı olmak için biraz karşılıklı elbirliği etmenin ve uzlaşmanın yararlı olacağını da biliyorum!

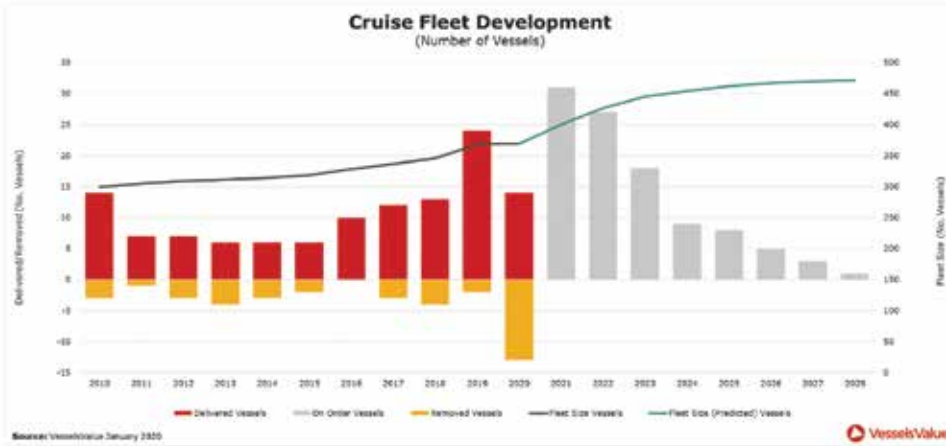
Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisi konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kıyı tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. Şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dinsnainc.com-e-posta adresi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.

Kruvaziyer Gemileri: Filo Geliştirme



Mevcut durumda siparişi verilmiş olan 60,3 milyar ABD doları değerindeki 104 adet Kruvaziyer (Cruise) Gemisi, küresel gemi inşa sipariş envanterinin

sebebiyle getirilen kısıtlamalar nedeniyle bugünlerde tarihin en düşük seviyelerine gerilemiş bir talep... Aşağıdaki grafik, yıllar itibarıyla



%34'ünü oluşturmaktadır. 2014 ve 2018 yılları arasında gemi inşa siparişlerinde yaşanan canlılık, Kruvaziyer şirketlerinin giderek artan seyahat talebini karşılama telaşının sonucuydu. Ama şimdi COVID-19

teslim edilen ve karaya çekilen kruvaziyer gemilerinin sayısı ile 2010-2028 yılları arasındaki toplam filo büyüklüğünü göstermektedir. "Tahmini" filo büyüklüğü, ilave hiçbir geminin karaya çekilmeyeceği

varsayılarak, mevcut siparişler ışığında belirlenmiştir. Bir tarafta Kruvaziyer şirketleri ve tersaneler COVID-19'un piyasa üzerindeki etkilerini azaltmaya çalışırken, diğer taraftan siparişler ciddi ölçüde yavaşladı ve gecikmeler gündeme gelmeye başladı. Bu durum, bu yıl teslim edilmesi planlanan 22 Kruvaziyer gemisinden sadece 14'ünün teslimiyle sonuçlandı.

Dok maliyetlerinden tasarruf etmek ve yeni teslimatlar için gerekli nakit akışını sağlamak için büyük ölçekli operatörler daha yaşlı ve nispeten verimsiz gemilerini hurdaya çıkarma yolunu seçtiler. 2020 yılında, uzun yıllardır ilk kez, karaya çekilen gemiler ile yeni gemiler arasındaki denge giderek daha uyumlu hale geldi.

Önümüzdeki dönemde, Kruvaziyer şirketleri ve gemi inşa şirketleri, talepte bir artış görmeden piyasa arzını artırmama konusunda dikkatli olmalıdır. 2028 yılına kadar filo büyüklüğünün, 925.000'den fazla yolcuya hizmet verecek şekilde %28 oranında artması bekleniyor.

Görüldüğü kadarıyla 2021, toplam 13,6 milyar dolar değerinde 31 geminin teslimiyle rekor kırılan bir yıl olacak. Sektörün toparlanması için talebin hızlı ve istikrarlı bir şekilde artması oldukça önemlidir; aksi takdirde, işleri dengelemek için daha fazla gecikme ve karaya çekilecek daha fazla gemi görebiliriz.

COVID-19 aşısının Kruvaziyer sektörünü önceki olumlu yörüngesine geri döndürecek bir katalizör olmasını umuyoruz. Büyük ölçekli Kruvaziyer şirketleri hisse fiyatlarının geçen Nisan ayındaki seviyelerini neredeyse ikiye katlamasıyla borsada bunu şimdiden görmeye başladık.

Guy Cooper – VesselsValue Kargo Analisti



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





ULUÇ KEDME *

Şubat ayına piyasaların çok hızlı ve olumlu diyebilecek düzeyde giriş yaptığını söyleyebiliriz. Bunu navlun haricinde demir çelik hurda fiyatları ile emtia ve petrol fiyatlarından da ciddi olarak görmekteyiz. Endekslere baktığımız bir aylık değişimde büyük tonajdaki volatile hareket eden ve hacimsel olarak da ön plana çıkan

Dökme gemilerdeki el değiştirmelerin ciddi oranda arttığını görüyoruz

Capesize ve Panamax endekslerinin etkisi ile %6'ya yakın negatif bir yansıma görmemize karşın özellikle Supramax ve Handysize endeksinin aradan sıyrılarak son yılların en yüksek düzeyine geldiğine şahitlik etmekteyiz. Öyle ki son bir aylık değişim her iki endekste de %40'ları bulmuş durumdadır.

Bu değişimi özellikle günlük navlun getirilerindeki ortalamada 17 bin dolar seviyelerinde seyir etmekle birlikte, gemi fiyatlarına da sert bir şekilde yansımından görebilmekteyiz. Alım satım anlamında da bundan sebep çok agresif bir piyasa olmak ile birlikte raporlarda da özellikle dökme gemilerdeki el değiştirmelerin de geçtiğimiz aylara kıyasla ciddi

oranda arttığını görüyoruz. Son olarak demir çelik ve hurda fiyatlarında da geçtiğimiz ay gördüğümüz kısmi düşüş yerini tekrardan artışa bırakmıştır. Konteyner piyasalarında da son bir ayda yaklaşık %7'lere yakın bir artış göze çarpmaktadır.

Geçtiğimiz ayki yazımızda da bahsettiğimiz üzere hali hazırda tanıklık ettiğimiz oldukça olumlu havanın sürekliliğini henüz ön görmek mümkün olmamak ile birlikte, piyasalar için yön gösteren Çin Yeni Yılı sonrası sürece girdiğimizi de göz önüne alarak, 2021 senesine baktığımızda genel ortalamada olumlu bir marketin bizleri beklediğini artık söylememiz yanlış olmayacaktır.

ŞUBAT 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
SERENE LYDIA	57.573	2010	CHINA	BULK	CHINESE	8,50
JOIE N	57.000	2011	CHINA	BULK	CHINESE	8,40
OCEAN PHOENIX	56.208	2009	JAPAN	BULK	ASIAN	10,20
VINCENT GENESIS	55.733	2011	JAPAN	BULK	NA	11,10
BELORIENT	50.292	2008	INDONESIA	BULK	CHINESE	7,00
GERM SUCCESS	47.186	1997	JAPAN	BULK	NA	NA
ATLANTIC EMBLEM	29.637	2011	JAPAN	BULK	GREEK	10,00
ULTRA WOLLONGONG	61.684	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	13,80
COOPER	57.970	2011	CHINA	BULK	USA	*
TEXAS	57.970	2011	CHINA	BULK	USA	*
WILTON	57.970	2011	CHINA	BULK	USA	*
						29,50*
SERENADE LYDIA	57.573	2010	CHINA	BULK	CHINESE	8,80
ORCHARD QUAY	56.742	2011	CHINA	BULK	CHINESE	8,20
KITANA	52.454	2003	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	5,90
CIELO DI DUBLINO	37.064	2011	KOREA	BULK	ISRAELI	10,80
ATLANTIC VENUS	33.677	2012	JAPAN	BULK	NA	10,20
ARISTOS II	32.377	2011	KOREA	BULK	GREEK	8,60
GOLDEN SAGUENAY	75.750	2008	CHINA	BULK	NA	8,50
PARASKEVI	74.269	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	7,35
NICOS L	73.193	2002	CHINA	BULK	NA	6,50
SAGE SANAGA	63.500	2013	CHINA	BULK	GREEK	15,50
GH STORM CAT	63.308	2014	CHINA	BULK	DENMARK	15,75
GREEN PHOENIX	56.116	2011	JAPAN	BULK	NA	11,20



MELPOMENI	53.806	2002	CHINA	BULK	CHINESE	5,30
RED JACKET	52.224	2008	JAPAN	BULK	NA	8,75
SAPPHIRE ISLAND	33.664	2012	JAPAN	BULK	GREEK	*
BASIC OCEAN	33.649	2012	JAPAN	BULK	GREEK	*
PRINCESSE OUI	33.375	2015	JAPAN	BULK	NA	*
						56,00*
URSULA MANX	82.000	2021	CHINA	BULK	CHINESE	29,50
RR AUSTRALIA	81.852	2011	KOREA	BULK	NA	16,20
AJAX	77.328	2006	JAPAN	BULK	GREEK	10,20
VASSOS	76.015	2004	JAPAN	BULK	NA	8,75
LACONIC	58.474	2012	KOREA	BULK	CHINESE	11,50
ASIATIC	58.451	2012	KOREA	BULK	GREEK	11,50
ES PLUTO	29.061	2012	CHINA	BULK	NA	7,20
SAKURA WAVE	88.299	2010	JAPAN	BULK	NA	12,70
KEY EVOLUTION	83.416	2010	JAPAN	BULK	GREEK	15,75
FORTUNE SUNNY	82.338	2008	JAPAN	BULK	GREEK	13,75
FORTUNE MIRACLE	82.338	2009	JAPAN	BULK	NA	13,75
UNA MANX	82.000	2021	CHINA	BULK	CHINESE	29,50
CORAL AMETHYST	78.092	2012	JAPAN	BULK	GREEK	16,30
PIREAS	76.598	2006	JAPAN	BULK	GREEK	10,50*
THESSALONIKI	76.598	2006	JAPAN	BULK	GREEK	10,50*
OCEAN TRADER I	76.596	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	8,70
EVANGELIA PETRAKIS	74.475	2007	CHINA	BULK	NA	8,60
SBI VIRGO	63.629	2017	CHINA	BULK	USA	19,00
DAIMONGATE	63.496	2017	JAPAN	BULK	UAE	22,75
ORIENT AMABIE	61.383	2013	JAPAN	BULK	NA	16,50
SBI CORONOS	61.305	2015	JAPAN	BULK	NA	*
SBI ACHILLES	61.305	2016	JAPAN	BULK	NA	*
						40,00*
GH SEABISCUIT	63.368	2016	CHINA	BULK	CHINESE	17,80
XING XI HAI	60.498	2017	JAPAN	BULK	CHINESE	21,20*
XING SHOU HAI	60.492	2016	JAPAN	BULK	CHINESE	20,80*
DENSA JAGUAR	57.280	2012	KOREA	BULK	CHINESE	10,50
SEAHOPE II	56.894	2010	CHINA	BULK	CHINESE	*
SEAPACE	56.894	2010	CHINA	BULK	CHINESE	*
						16,25*
NORDIC HARBEN	56.811	2011	CHINA	BULK	CHINESE	8,80
PETERBOROUGH	55.783	2009	VIETNAM	BULK	CHINESE	*
SHEFFIELD	55.783	2010	VIETNAM	BULK	CHINESE	*
						17,90*
EM JADE	55.091	2010	CHINA	BULK	NA	9,70
NAVIOS ASTRA	53.468	2006	JAPAN	BULK	TURKISH	6,75
GENCO LORRAINE	53.416	2009	CHINA	BULK	NA	NA
BALTIC LEOPARD	53.100	2009	CHINA	BULK	NA	NA
EVER LOADING	52.262	2001	KOREA	BULK	CHINESE	4,80
BENE	50.212	2001	JAPAN	BULK	TURKISH	5,13
ANTA	47.305	2002	JAPAN	BULK	KOREA	5,80
FORTUNE LORD	45.600	1997	JAPAN	BULK	NA	NA
ASIA PEARL VI	35.284	2011	CHINA	BULK	GREEK	NA
HOKKAIDO BULKER	31.858	2013	JAPAN	BULK	NA	NA
EPISKOPI	153.019	2001	KOREA	TANKER	UAE	12,80
CASTOR VOYAGER	104.866	2006	KOREA	TANKER	NA	12,80
DUBAI HARMONY	115.340	2005	KOREA	TANKER	GREEK	13,60*
DUBAI HOPE	115.340	2005	KOREA	TANKER	GREEK	13,60*
STAVANGER BLISS	105.400	2008	JAPAN	TANKER	NA	15,20
CARINA	47.962	2010	JAPAN	TANKER	NA	15,00
HIGH PRIORITY	46.847	2005	JAPAN	TANKER	ITALIAN	9,70
ESHIPS EAGLE	13.148	2007	KOREA	TANKER	NA	6,50

SICHEM BEIJING	13.068	2007	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	5,20
MARION	309.460	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	24,00
EAGLE VIRGINIA	306.999	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	25,00*
EAGLE VERMONT	306.999	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	25,00*
SEAPRINCE	149.878	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	NA
FSL SUEZ	113.500	2020	CHINA	TANKER	LIBYA	52,50*
FSL FOS	113.500	2021	CHINA	TANKER	LIBYA	52,50*
EXPLORE SPIRIT	105.804	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	16,00
NAVIGATOR SPIRIT	105.773	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	16,00
UNDINE	47.999	2004	JAPAN	TANKER	UAE	9,75
MARION	309.460	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	24,30
MARAN CASTOR	306.344	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	22,00
MERMAID	45.763	2002	JAPAN	TANKER	NA	8,45
PRECEDENCE	9.000	2008	CHINA	TANKER	NA	4,10
ZIN TRADER	298.677	2000	JAPAN	TANKER	CHINESE	21,75
WHITE NOVA	298.522	2006	JAPAN	TANKER	NA	NA
DAEHAN 5058	157.300	2022	KOREA	TANKER	GREEK	57,50*
DAEHAN 5057	157.300	2022	KOREA	TANKER	GREEK	57,50*
TOVE KNUITSEN	152.601	2020	KOREA	TANKER	UK	NA
NAVIG8 TOPAZ	49.561	2016	KOREA	TANKER	SINGAPOREAN	30,70
HAI ZHI XING 998	11.000	2013	CHINA	TANKER	CHINESE	10,00
LONG BEACH EXPRESS	68.618	2008	KOREA	CONT.	NA	*
FOS EXPRESS	68.578	2008	KOREA	CONT.	NA	*
SEATTLE EXPRESS	68.411	2008	KOREA	CONT.	NA	*
						40,50*
CO OSAKA	50.712	2008	KOREA	CONT.	GREEK	20,50
DANUM 175	16.442	2003	GERMANY	CONT.	NA	NA
AS FRIDA	16.421	2003	GERMANY	CONT.	NA	NA
AS LAGUNA	11.775	2008	CHINA	CONT.	NA	NA
CROWNBREEZE	3.400	1999	ROMANIA	CONT.	NA	NA
NAXOS	68.047	2003	KOREA	CONT.	GREEK	25,50
BARDU	34.086	2014	CHINA	CONT.	UK	18,00
BALEARES	34.022	2014	CHINA	CONT.	NA	18,00
KOTA NEBULA	25.985	2010	CHINA	CONT.	GERMAN	7,80
BOMAR VANQUISH	22.308	2001	GERMANY	CONT.	NA	5,60*
BOMAR VALOUR	22.300	2002	GERMANY	CONT.	NA	5,60*
SONGA TOSCANA	62.272	2013	CHINA	CONT.	TAIWAN	42,30
HARRIER HUNTER	51.779	2009	KOREA	CONT.	TAIWAN	21,00
WESTERMOOR	35.653	2001	POLAND	CONT.	SWISS	NA
LYDIA		2009	GERMANY	CONT.	ISRAEL	13,75
ACRUX N	23.338	2010	CHINA	CONT.	CHINESE	9,50*
VITA N	23.359	2010	CHINA	CONT.	CHINESE	9,50*
MIRO	23.026	1998	POLAND	CONT.	SWISS	NA
SPERO	22.968	2002	POLAND	CONT.	SWISS	NA
BOUNDARY	14.587	1996	GERMANY	CONT.	SWISS	NA
CSAV TRANCURA	115.997	2013	ROMANIA	CONT.	ISRAEL	NA*
BOTANT BAY	32.971	2006	SINGAPORE	CONT.	ISRAEL	NA*
APL NORWAY	72.807	2007	JAPAN	CONT.	THAILAND	31,50
BF MAHIA	34.362	2008	CHINA	CONT.	ITALIAN	11,30*
BF OSPREY	34.331	2008	CHINA	CONT.	ITALIAN	11,30*
EASLINE NINGBO	20.367	2003	CHINA	CONT.	CHINESE	NA
HANSA DRAKENBURG	23.464	2007	CHINA	CONT.	NA	8,00*
HANSA CLOPPENBURG	23.451	2007	CHINA	CONT.	NA	8,00*
YCI VIJAY	13.760	2006	CHINA	CONT.	GREEK	5,00
TRIUMPH	12.597	2007	JAPAN	CONT.	UAE	6,50*
TRINITY	12.582	2007	JAPAN	CONT.	UAE	6,50*

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI ŞUBAT 2021		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 425-425	US\$ 435-445	US\$ 445-455
PAKİSTAN	US\$ 420-430	US\$ 430-440	US\$ 440-450
HİNDİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 425-435	US\$ 435-445
TÜRKİYE	US\$ 235-245	US\$ 240-250	US\$ 245-255

ŞUBAT 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
MARQUESSA	104.592	18.090	2006	TANKER	AS IS MANILA	331
RIGEL	72.465	10.156	1998	BULK	BANGLADESH	449
IRINI I	40.632	8.965	1982	TANKER	NA	445
BARBARA	37.055	8.973	1994	BULK	NA	NA
GLORIEVER	70.108	9.295	1996	BULK	BANGLADESH	445
CELIA	5.140	3.578	1991	GAS	INDIA	NA
AMAL NEPTUNE	6.471	2.199	1981	GENERAL CARGO	INDIA	398
FUNCHAL	2.975	5.895	1961	PASSENGER	NA	NA
INTEGRITY	29.152	16.300	1992	RORO	TURKEY	198
JIGAWA	2.100	1.525	1972	RORO	TURKEY	NA
METROPOLIS	3.472	8.342	1972	RORO	INDIA	383
BLUE SEA	45.426	7.755	1997	BULK	PAKISTAN	418
ALGOMA ENTERPRISE	33.938	9.194	1979	BULK	NA	NA
SOHO	23.400	7.550	1991	TANKER	PAKISTAN	NA
GOLDEN TULIP	19.152	6.528	1998	TANKER	INDIA	832
NEREUS	8.053	2.940	1998	TANKER	INDIA	NA
INZHENER PLAVINSKIY	9.382	4.917	1988	GENERAL CARGO	TURKEY	250
SUNNY SKY	5.480	1.795	1998	GENERAL CARGO	BANGLADESH	NA
MAGELLAN	7.186	17.800	1985	PASSENGER	INDIA	NA
PETROJARL BANFF	20.800	11.487	1997	OFFSHORE	NA	NA
DEROCHE	1.350	-	2010	OFFSHORE	INDIA	NA

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

2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,95 artış göstererek 44.326.500 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Aralık2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,40 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 23,67 artarak 12.719.254 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,27 azalarak 20.042.095 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,40 artarak 32.761.349 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Kasım	2019	10.284.938	23,67%	20.507.074	-2,27%	30.792.012	6,40%
	2020	12.719.254		20.042.095		32.761.349	
Ocak - Kasım	2019	131.676.578	5,49%	221.404.812	2,32%	353.081.390	3,50%
	2020	138.902.823		226.539.473		365.442.296	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

Modern havacılık sistemlerinden ilham alan en son **endüstriyel drone platformu** ile **18 km** menzil içerisinde ve en fazla **100 metre** irtifadan; bölgede bulunan kimyasal gaz kaçaqlarını üzerinde ki **lazer sensörleri** ile tespit ederek, anlık olarak **çevrimiçi** paylaşır, yüksek teknolojisiyle yüksek güvenli çalışma ortamları sunar. **4K yüksek çözünürlüklü** hassas konumlandırılmalı **olay yeri fotoğraflama**, yükseklik algılamalı **alan haritalamaları** ve hassas **termal kamerası** sayesinde artık havadan müdahale de **bizimle daha güvenli..**



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

Derin sularda **geniş görüş mesafesi** ve otomatik **kontrol sistemleri** ile araştırma yapabilen, **manipülörleri** ile müdahale gerçekleştirebilen, otonom sualtı robotu sayesinde, **petrol boru hatları, telekomünikasyon hatlarının tamiri**, bakımı ve benzeri araştırma işlerinde **gerçek zamanlı görüntü aktarımını** en hızlı şekilde yapan ROV sayesinde, **sualtı endüstriyel** işleri de artık denizlerimiz gibi **bizimle daha güvenli...**



ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul 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

f MostDenizcilikTR

Twitter MostDenizcilik

Instagram MostDenizcilik

22.02.2021

08. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta da ufak bir artış kaydetti ve 694'ten 708 puana çıktı. Hafta boyunca brokerler kuvvetli bağlantılar rapor ettiler. Bu durumun önümüzdeki günlerde de sürmesi beklentiler dahilinde.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

• Eurostat'a göre avro bölgesi sanayi üretim verileri aralık ayında önceki aya kıyasla yüzde 1,6 düştü. Bloomberg anketine katılan ekonomistlere göre düşüş yüzde 8 civarında bekleniyordu. Avro bölgesinde sanayi üretimi 2020'nin tamamında yüzde 8,7 geriledi.

• Almanya'da şirketlerin güvenini ölçen ZEW beklenti endeksi, tüketimin de artacağına dair beklentinin etkisi ile şubat ayında ocaktaki 61,8 seviyesinden 71,2'ye yükseldi. ZEW Enstitüsü finans piyasası uzmanlarının gelecek konusunda iyimser oldukları ve Alman ekonomisinin önümüzdeki 6 ay içerisinde düzeleceğine inandıkları ifade edildi.

• HSBC, Türkiye ekonomisine ilişkin raporunda 2021 büyüme tahminlerini yukarı yönlü revize ederek, yüzde 2,1'den yüzde 4,2'ye yükseltti.

Aynı rapor, yukarı yönlü revizyonlara rağmen yılın ikinci yarısında ekonomik

aktivitede sert bir yavaşlama olacağını öngörüyor.

Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları artışa devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol haftayı 61 dolar/ varilden kapatırken Brent ise 64 dolar/ varili gördü.

• Türk inşaat çeliği ihracatı 2020 yılında 5,7 milyon ton civarında gerçekleşti ki bu durum senelik bazda sadece yüzde 0,4'lük bir azalmaya işaret etti. 2020 yılında İsrail 912.000 tonla en büyük ithalatçı olurken, talebinin aşağı yukarı aynı kaldığı görüldü. İsrail'i 860.000 tonla Yemen ve 630.000 tonla Hong Kong takip etti.

• Öte yandan Türkiye'nin sıcak hadde çelik rulo sac ihracatları, 2019 yılına kıyasla yüzde 15,5 azalarak 2,6 milyon ton oldu. En büyük alıcı olarak İtalya 900.000 ton, Mısır ve İspanya ise 300,000 ton üzeri alım yaptı.

• Rusya'nın Karadeniz limanlarından Azov'da elleçlemeler yılın ilk ayında önemli miktarda arttı. Kaynaklara

göre, Ocak 2021 yılında Azov limanı 700.000 ton elleçleme yaparak geçen yıldan yüzde 90 artış gösterdi. Tahıl elleçlemeleri iki kattan fazla artarak 585.000 tona ulaşırken, kömür elleçlemeleri ise yüzde 70 arttı.

• Mücavir bölgenin tamamına gelince, Azov limanları 88,6 milyon tonluk elleçleme yaparak 2019 performansında yüzde 8 gelişim gösterdi. Kavkaz ve Rostov limanları ise yüzde 10 üzerinde gelişim gösterdi.

• Ukrayna devlet gümrük verilerine göre, 2020-2021 hasat yılının başı olan 1 Temmuz 2020'den Ocak 2021 sonuna kadar olan sürede, Ukrayna 28,8 milyon ton tahıl ihraç etti. Bu rakam, geçen yılın aynı zamanına kıyasla 7,8 milyon ton daha az.

• Ülke bu yıl 13 milyon ton buğday ihraç ederek geçen yılın rakamlarından 2,9 milyon artış göstermiş oldu. Mısır ihracatları ise 11,4 milyon tonda kalarak, geçen seneye kıyasla 5 milyon tonluk ciddi bir düşüş göstermiş oldu.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.122	3.034	3.929	5.639
Geçen Hafta	2.080	2.974	3.851	5.527
Geçen Ay	2.242	3.206	4.151	5.957
Geçen Yıl	1.413	2.020	2.615	3.753



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

S&P VE HURDA

Geçtiğimiz hafta herhangi bir satış raporlanmadı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	FERTILIZERS	VARNA-NIKOLAEV	1000/1000	13.50
2,000	GYPSUM	EREGLI-CHERNOMORSK	1000/1000	12.00
2,200	STEEL PLATES	THESSALONIKI-PAPENBURG	1000/1000	57.50
2,500	CALCITE IN BB	KARABIGA-HAIFA	1000/1000	25.00
2,500	OLIVE STONES	SFAX-TERMINI IMERESE	1250/1250	15.75
2,500	AGRI PRODUCT (55')	RAVENNA-THESSALONIKI	1000/1000	18.50
2,700	CORN (50')	SPLIT-KALAMAKI	1400/1400	13.00
3,000	HRC	ISKENDERUN-SFAX	2000/1250	26.00
3,000	CRC	GEMLIK-ODESSA	2000/3000	16.00
3,000	FERTILIZERS	IZMIR-NIKOLAEV	1500/1500	14.00
3,000	STEEL PRODUCTS	BARTIN-CONSTANTA	1000/1000	15.00
4,400	CORN	VALENCIA-CASABLANCA	3000/1500	15.85
4,500	MINERALS IN BULK	LAYMNA-CONSTANTA	2000/2000	9.25
5,500	ALUMINIUM HYDRATE	TULCEA-BANDIRMA	2000/2000	11.00
6,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-ALEXANDRIA	1750/1500	26.00

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.

GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (2020 Ekim-Kasım-Aralık)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	GEMİ TİPİ	BAYRAK	GT	DWT	LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ	
1	8919934	INTEGRITY	RO-RO	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021	
2	9109031	ST VICTORIA	YOLCU	İTALYA	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021	
3	8754449	TRANSOCEAN ARCTIC	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20.067	-	17.037	1986	7.01.2021	
4	8942577	CATHARINA	KURUYÜK	KOMORLAR	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021	
5	8758079	OCEAN CONFIDANCE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL AD.	27.954	-	24.890	1987	7.01.2021	
6	6919514	BISLAN	KURUYÜK	MOLDOVA	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021	
7	7208106	JIGAWA	RO-RO	MOLDOVA	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021	
8	8750833	DEEPSEA BERGEN	SONDAJ PLATFORMU	NORVEÇ	15.546	-	14.739	1983	7.01.2021	
9	8230297	RAINBOW	KURUYÜK	PALAU	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021	
10	8721325	AMUR 2506	KURUYÜK	PANAMA	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021	
11	8103389	DENİZ S	KURUYÜK	SIERRA LEONE	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021	
12	8314433	AL HANI	KURUYÜK	TOGO	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021	
13	7809883	CEMAL KAPTAN	KURUYÜK	TÜRKİYE	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021	
Genel Toplam					217.195	66.953	110.803			

Kaynak: Gemisander

TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTDx1000)



Kaynak: Gemisander

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM OCAK 2021 (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir.)

Gemi Tipi	OCAK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	14	5.452
Bulk	6	28	285.419
Bunkering Tanker	1	30	23.480
Chem & Oil	2	24	30.195
Container	1	25	17.630
Cruise	1	36	7.186
Drillship	1	9	75.307
FPSO	1	24	20.800
GCargo	3	45	8.937
MPP	2	31	12.915
Oil & LPG	1	27	5.278
Ore	2	27	597.092
Pass/Car F.	1	43	1.887
PCC	1	29	29.152
Products	1	34	19.950
PSV	3	20	12.163
Ro-Ro	1	49	2.120
Shuttle	1	21	152.592
Genel Toplam	32	28	1.307.555



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

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

► BAZI İŞLER ŞAKAYA GELMEZ

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

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

vira
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HABER YORUM DERGİSİ

TAYFAJANS

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



**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

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

- FİLTRE BAKIMI GEREKTİRMEZ
- FİLTRE DEĞİŞİMİ GEREKTİRMEZ
- TIKANMA,DELİNME RİSKİ YOK
- GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİ!

İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02

