İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2020

BAKAN ADİL KARAİSMAİLOĞLU

MECLİS TOPLANTISI'NA KONUK OLDU

30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMI KUTLU OLSUN

DTO'NUN KURULUŞUNUN 38. YILINI KUTLUYORUZ

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7

Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00

Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerleyiz...

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza
No: 2/5 Tuzla /İSTANBUL
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berkgumrukleme.com
www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza
No: 2/5 Tuzla/İSTANBUL
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berklojistik.com
www.berklojistik.com

CITADESIGN

Marine Interior Design

FERSAH

KARİNAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI

Güven Veren Teknoloji | aselsan

DenizTicareti

“Deniz ticareti camiamızda refah; bilgili, çağdaş çalışma ile mümkündür.”

M. ZİYA KALKAVAN

M. FATİH BALKAN

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

Yıl 36
AĞUSTOS 2020
Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. 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-TURKİYE
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

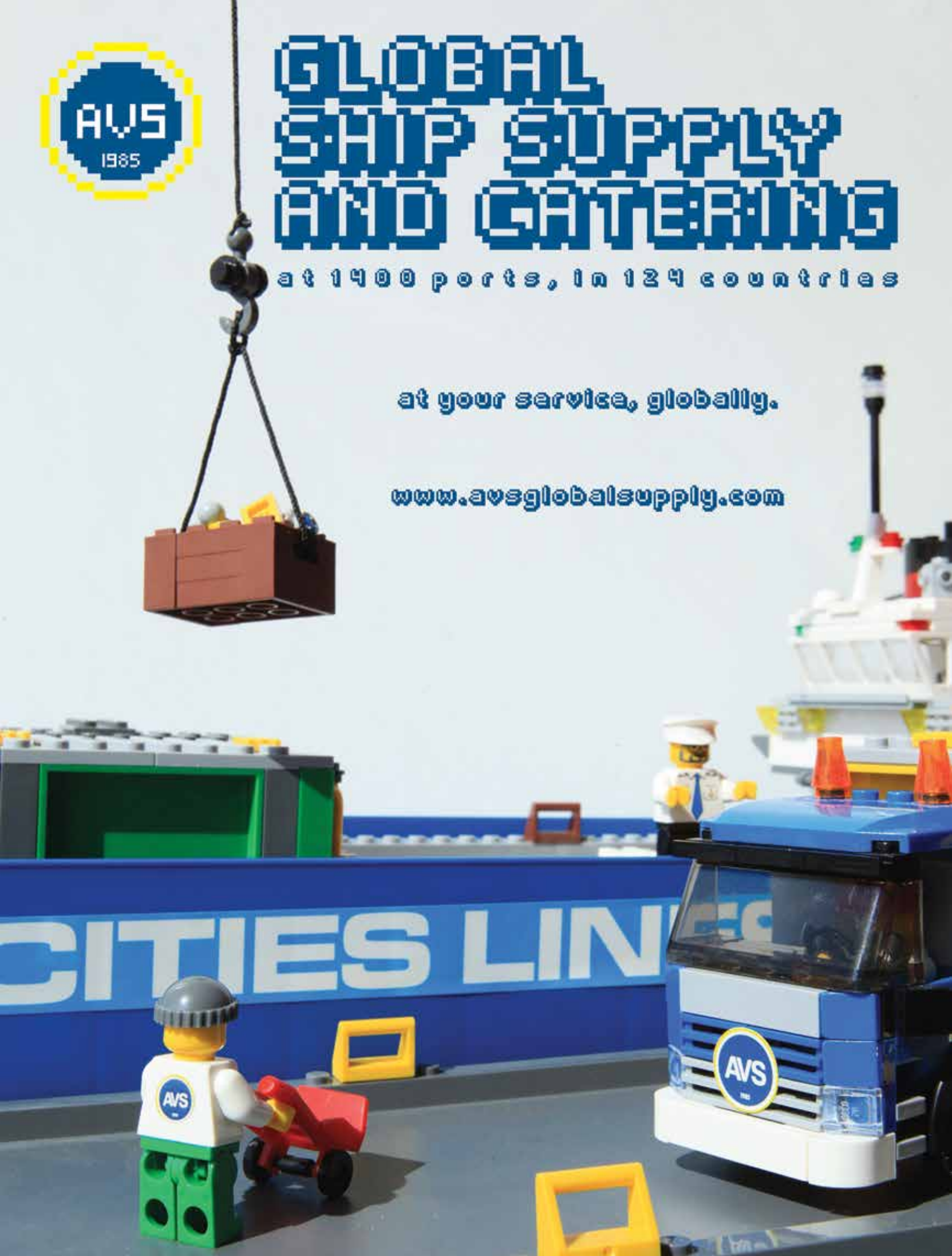
Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

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


AVS
1985
GLOBAL
SHIP SUPPLY
AND CATERING
at 1400 ports, in 124 countries
at your service, globally.
www.avsglobalsupply.com
CITIES LIN
AVS
AVS

FREEFALL LIFEBOATS

BV 0062

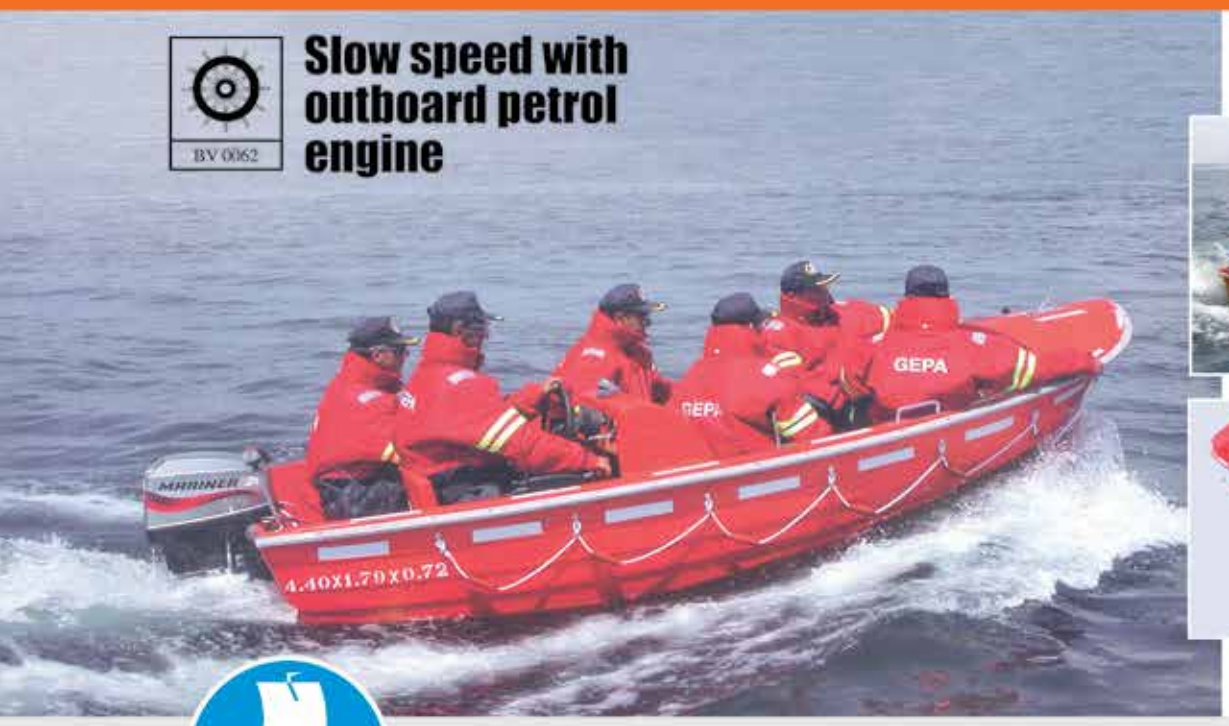
GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standarts, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

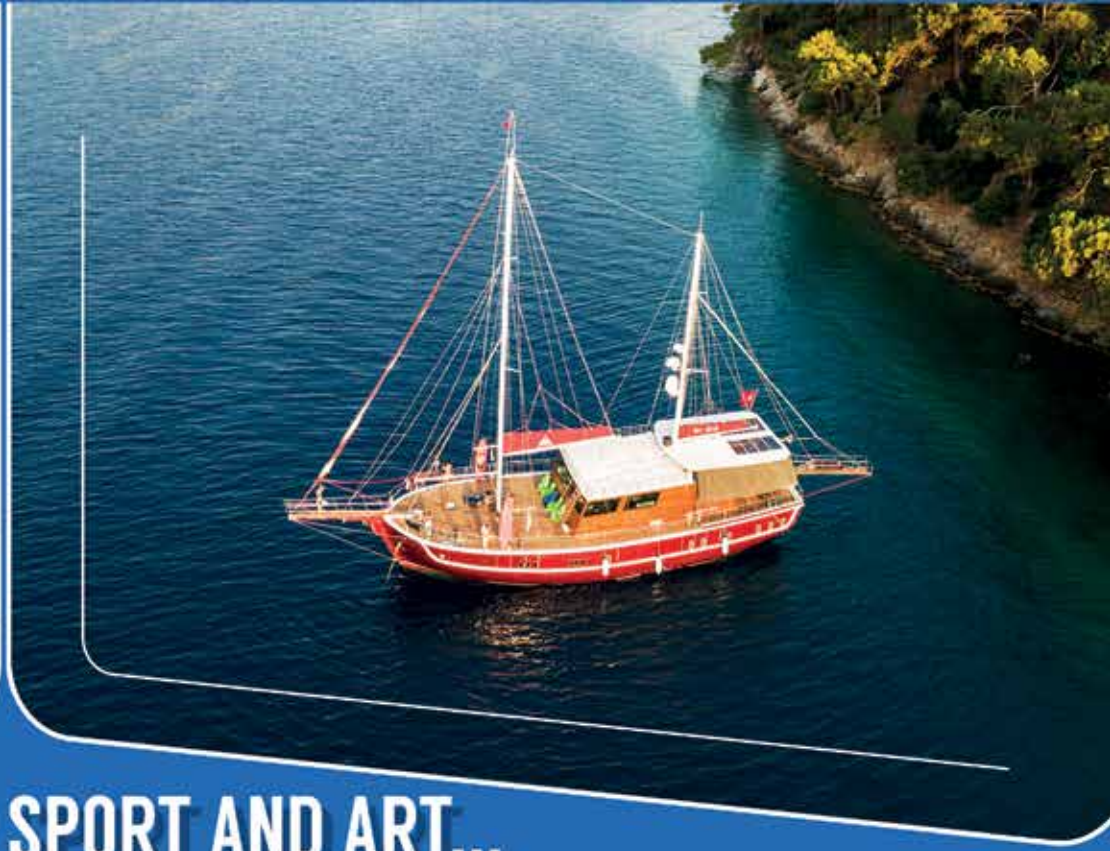
BV 0062

Slow speed with outboard petrol engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO.INC.

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



SEA. SUN. WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr

İÇİNDEKİLER

16
MECLİS
BAKAN ADİL KARAİSMAİLOĞU MECLİS TOPLANTISI'NA KONUK OLDU

34
38 YILLIK ÇINAR:
DENİZ TİCARET ODASI

12
TAMER KIRAN
"AĞUSTOS, ŞANLI TARİHİMİZİ ZAFERLERLE TAÇLANDIRDIĞIMIZ AYDIR"

46
GÜNDEM
BÜYÜK TAARRUZ'UN 98. YIL DÖNÜMÜ

50
AKADEMİK BAKIŞ
DR. MURAT KORAY

56
SÖYLEŞİ
OSMAN ÖNDEŞ

62
EKONOMİ
HARUN ŞİŞMANYAZICI

72
MAKALE
HÜSEYİN ÇINAR

90
LOJİSTİK
EMRE ELDENER

92
BUNKER
ÖZKAN GİRİT

ODADAN HABERLER 34
ŞUBELERİMİZDEN 40
DTO AB BÜLTENİ 66
GEMİ TUTULMALARI 68
ÇEVRE 70
KRUVAZİYER TURİZMİ 74
SEKTÖRDEN HABERLER 76
MARİNALAR 96
S&P 98
ANALİZ 102
YÜK İSTATİSTİKLERİ 104
ISTFIX ANALİZ 106
HURDA RAPORU 108

eskomarine

JOINTTOP SINCE 1997

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 flexibilty 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

- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACİL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACİL 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 : Mumhane Cad. Çağlar Hrı. 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

www.marticevre.com.tr

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

MARİN RÖMORKÖR & KILAVUZLUK
MARIN TUG & PILOT

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

+90(533)
818 9360

Ağustos, şanlı tarihimizi zaferlerle taçlandırdığımız aydır

Tarihimizle ne kadar övünsek azdır. Her döneminde ayrı bir kahramanlık, cesaret, yiğitlik destanı vardır. Ağustos ayı da, şanlı tarihimizi zaferlerle taçlandırdığımız bir aydır. Malazgirt Zaferi'nden Mercidabık Seferi'ne, İstiklalimizi yeniden kazandığımız 30 Ağustos Zaferi'nden, 2. Kıbrıs Barış Harekatı'na kadar tarihimizin önemli dönüm noktalarını bu ay içinde yaşadık. Geçtiğimiz yıl Suriye sınırımızda kurulmaya çalışılan terör koridoruna ilk darbeyi vurduğumuz Fırat Kalkanı Harekâtını da, yine bir Ağustos günü başlatmıştık. Bugün de ülkemize, bağımsızlığımıza yönelik tehditlere karşı birçok cephede mücadele veriyoruz. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde devlet yönetimimiz, Türk Silahlı Kuvvetlerimizin kahraman mensupları, Suriye'de, Doğu Akdeniz'de ve Libya'da ülkemize karşı kurulmak istenen kumpasları, kirli oyunları bir bir boşa çıkarıyor. İnanıyorum ki, milletimizin büyük çoğunlukla sahip çıktığı ortak değerlerimiz olan vatan, bayrak sevgisi ve iman gücümüz sayesinde ülkemizin bileği bükülemeyecek, cumhuriyetimiz ilelebet payidar kalacaktır.

Yurdumuzu düşmanlardan kurtarıp, İstiklalimizi ilan ettiğimiz ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolu açan 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın bu yıl 98. yıldönümünü kutluyoruz. Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, İstiklal mücadelemizin bütün kahramanlarını rahmet ve minnetle anıyorum. Kuruluşunun 100. yılına doğru emin adımlarla ilerleyen Cumhuriyetimizi korumak, bu topraklar ve ülkemizin milletiyle bölünmez bütünlüğü için canlarını seve seve feda eden tüm şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyor, kahraman gazilerimize şükranlarımı sunuyorum.

Ağustos ayının denizciler için bir başka önemi de Odamızın kuruluş yıldönümünün bu aya denk gelmesidir. İstanbul Ticaret Odası'nda bir meslek komitesi iken, bundan tam 38 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odamız, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır. Odamızın kuruluş çalışmaları 1980'li yılların başlarında dönemin Başbakanı Em. Oramiral Bülent Ulusu'nun denizciliğe verdiği büyük önem dikkate alınarak Armatörler Birliği ve dönemin denizcilik camiası paydaşlarının yaptıkları girişimler sonucunda başlamıştır. İlerleyen süreçte yapılan çalışmalar sonucunda; Ticaret Bakanlığı'nın, 4 Mayıs 1982 tarihli kararıyla Oda'nın kuruluş izni verilmiştir.

TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

Oda Meslek Komitelerinin ilk seçimi 3 Ağustos 1982 tarihinde yapılmış, 26 Ağustos 1982 tarihinde Oda Meclis Başkanlık Divanı gözetiminde ilk yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyeleri seçimi yapılarak DTO, ilk hizmet yeri olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Beşiktaş, Akaretler'de tahsis ettiği bir binada faaliyetine başlamıştır.

Kuruluşundan bugüne kadar geçen süreçte birçok büyüğümüz kendi özel hayatlarından fedakarlık yapmak suretiyle Odamıza büyük emekler vermiştir. Bugün bayrağı devralan bizler de, Türk denizciliğinin gelişmesi, dünya çapında rekabet gücünün yükselmesi, Türkiye'nin kalkınmasında sektörümüzün payının her geçen gün artması için gecemizi gündüzümüze katarak çalışıyoruz. Bu güzide kuruluşun kurulmasına ve büyümesine emek verenleri saygı ve minnetle anıyorum. Ölenlere Allah'tan rahmet, yaşayanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum.

Odamızın destekleriyle kurulan ve eğitim faaliyetlerini sürdüren Piri Reis Üniversitemiz de, bizi gururlandırmaya devam ediyor. YÖK tarafından yayımlanan Üniversite İzleme ve Değerlendirme Raporu'na göre üniversitemiz, uluslararası endeksli dergilerde yayınlanan bilimsel eser dalında öğretim elemanı başına en çok yayın düşen üniversiteler arasında 3. oldu. Aynı rapora göre, sıfır atık, yeşil kampüs ve çevrecilik alanlarında alınan ödül sayısının en yüksek olduğu üniversiteler arasında yer aldı. Yine Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması 2020 sonuçlarına göre Piri Reis Üniversitesi, devlet ve vakıf üniversitelerinin genel memnuniyet sıralamasında 192 Üniversite arasında A+ kategoride 11. sırada, 67 vakıf üniversitesi arasında 7. sırada yer aldı. ÜniAr Üstün Performans Ödülleri'nde, ÜniAr Gümüş Ödülü alan 4 rektörden biri Rektörümüz Prof. Dr. Oral Erdoğan oldu. Bu başarılarda emeği geçenlere teşekkür ediyorum. Üniversitemizin bu yıl da öğrenciler tarafından en çok tercih edilen üniversiteler sıralamasında ön sıralarda yer alacağına ve kontenjanlarını dolduracağına inanıyorum.

Bu arada, bir yandan işlerimize odaklanırken, yıla damgasını vuran COVID-19 salgınını aklımızdan bir an olsun çıkarmamamız gerekiyor. Hijyen, maske takma ve sosyal mesafe kurallarına uymamız hala büyük önem taşıyor. Hastalıkta ikinci bir dalga riski ve korkusu mevcut. Ancak kötümserliği bir yana bırakıp salgının en başından beri yaptığımız gibi Sağlık Bakanımız ve Bilim Kurulu'nu dinlemeye devam edelim, kötü söylemlere, iç sıkıcı haberlere kulaklarımızı tıkayalım. İnanıyorum ki, eğer kurallara sıkı bir şekilde uymaya devam edersek, ikinci bir dalga tehlikesi yaşamadan bu belayı başımızdan defedeceğiz.

Ramazan Bayramı'nın ardından Kurban Bayramını da pandemi tehdidi altında kutladık. Kurban Bayramı'nın milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini diliyor, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmemizi temenni ediyorum.

Kalın sağlıcakla…

İskele kuşu Montenegro'da.

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

ASMiRA & CO

ONURSAN

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

Liferaft Service

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

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

Your Lifeaft 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

RFD · TOYO · BEAUFORT · Samgong · PLASTIMO

You may contact us for the latest approvals for liferafts

RINA · DNV·GL · KR · ClassNK

A Icmeler, Rauf Orbay Caddesi, Guldere Sokak No:8 Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60

www.onursan.net | onursan@onursan.net

ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabahçe 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 TÜRK LOYDU İSTANBUL 1985

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

BAKAN ADİL KARAİSMAİLOĞLU MECLİS TOPLANTISI'NA KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz Ayı Meclis Toplantısı Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu konuk oldu. Toplantıda ayrıca Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Proje Yarışması'nın ödül töreni de gerçekleştirildi.

SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - EMİN EMİNOĞLU

Adil Karaismailoğlu

DTO Meclis Toplantısı iki bölümden oluştu. İlk bölümde Meclis'in gündem maddeleri değerlendirildi.

Verilen kısa bir aranın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen Meclis toplantısının ikinci bölümünde, Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Proje Yarışması'nın kazananlarına ödüllerinin takdim edildiği Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Proje Yarışması Ödül Töreni de yapıldı. DTO Meclis Toplantısı'na Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız da katıldı.Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, Meclis üyelerini, basın mensuplarını ve misafirleri saygıyla selamladı. 28. Meclis Toplantısı'nın camiaya ve sektöre hayırlı olmasını dileyerek ve katılan herkese hoş geldiniz diyerek toplantının ilk bölümünü başlattı.

"DENİZLERİNE HAKİM OLAMAYAN TİCARETTE GELİŞEMEZ"

Eminoğlu, gündem maddelerine geçmeden önce kısa bir konuşma yaptı. Eminoğlu şunları kaydetti: "Özellikle dün Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın kutlamaları yaşanılan pandemi nedeniyle çoğunlukla uzaktan dijital ortamlarda veya az katılımlı sade törenlerle kutlanmak zorunluluğu hasıl oldu. Oysa Kurtuluş Savaşı'nın kazanımından sonra Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün ülke sularında deniz taşımacılığı yapma hakkını çok uzun bir aradan sonra kendi vatandaşlarına veren Kabotaj Kanunumuz 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe girerek Türk denizlerinde Türk'ün egemen olmasını sağlamış en önemli kazanımlarımızdandır."

1935 yılından itibaren Atatürk'ün de katılım sağladığı bayram kutlamalarının bir şölen haline geldiğini ve denizciliğin Türk'ün milli ülküsü algısıyla bütün bireylere aşılanmış olduğunu ve bu hedefin kısa zamanda başarılması için tüm limanların seferber edilerek büyük başarılar sağlandığını, 2007 yılından itibaren de Kabotaj ve Denizcilik Bayramı olarak kutlanmakta olduğunu anlatan Eminoğlu, "Pandemi salgınının son bularak gelecek yıllarda Denizcilik Bayramımızın anlam ve bütünlüğünü yansıtacak denizcilik şenlikleriyle kutlanması hepimizin

Ahmet Aygün Özgen

ortak arzusu ve vazifesi olmalıdır" dedi. Denizlerine hakim olamayan ticarette gelişemez gerçeğini asla unutmadan gecemizi gündüzümüze katarak, bu uğurda yapılacak çalışmalarla başarıya odaklanmamız gerektiğini söyleyen Eminoğlu, "Bu duygularla 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızı tekrardan kutluyor, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere tüm şehit ve gazilerimizi denizciliğimize canı pahasına hizmet etmekten geri durmayan tüm deniz emekçilerini huzurlarınızda rahmet ve minnetle anıyorum" dedi.

Meclis toplantısının akışı hakkında konuşan Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, uzunca bir aradan sonra yapılan fiziki ilk toplantı olan 28. Meclis toplantısının iki bölümden oluştuğunu, ilk bölümde gündemin 4 maddesinin değerlendirileceğini, sonrasında kısa bir aranın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun iştirakleriyle ikinci bölümün devam edeceğinin bilgisini paylaştı. Meclis toplantısının DTO'nun resmi yayın organı olan DTO Plus'tan canlı yayınlandığını duyuran Eminoğlu, tüm katılımcılara sosyal mesafe ve maske konusunda gösterecekleri hassasiyete de peşinen teşekkür etti.

Eminoğlu, toplantıya fiili katılımın dışında ayrıca bir de zoom'dan ve webinar'da da katılımlar olduğunu, tümüne bakıldığında yeterli sayıya ulaşıldığını söyledi ve gündeme geçildi. Toplantının misafirlerle birlikte yapılmasının onaylanmasının ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından sektörde bu ay vefat edenlerin isimleri okundu. Türkmen şunları söyledi: "Odamız Üyesi, Hidrodinamik Gemi Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Asuman Özer'in annesi Armağan Özer vefat etmiştir. Yine Odamız Üyesi Transatlantik Denizcilik Limited Şirketi sahiplerinden Sibel Oktay'ın babası ve Bulk Atlantic Denizcilik Limited Şirketi sahiplerinden Hasan Oktay'ın kayınpederi Vedat Manacıoğlu vefat etmiştir. Odamız üyesi Trans Anadolu Turizm Ticaret ve Gemicilik Anonim Şirketi Gino Tur Turizm Seyahat Acentası Sahibi Gino Pardo vefat etmiştir. Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve camiamıza baş sağlığı dileriz."

Türkmen'in vefat edenlerin isimlerini okumasının ardından Oda Meclis'inin 09.06.2020 tarihli ve 27 sayılı toplantı zabıtları onaylandı. Sonrasında Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen 2020 Mayıs ayı mizanını okudu ve mizan onaylandı.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ KREDİSİNİN YAPILANDIRILMASI

Mizan onaylandıktan sonra Piri Reis Üniversitesi kredisinin yapılandırılması için yönetim kuruluna yetki verilmesinin onaylanması konusunda Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen bir duyuru okudu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konu hakkında açıklamada bulunmak üzere kürsüye geldi. Kıran, konunun yeni bir konu olmadığını, halihazırda Garanti Bankası'nın Piri Reis Üniversitesi'ne daha önce 2013 yılında vermiş olduğu kredinin yeniden yapılandırılması konusu olduğunu belirtti.

Kıran şunları söyledi: "Malumunuz şartlar 2020 yılında içinden geçtiğimiz koşullarda üniversitenin kredi ilişkisinde bulunduğu bütün finans kuruluşlarıyla yeniden yapılandırma görüşmesi yapılacak. Bu bağlamda en büyük finansörümüz olan Garanti Bankası'na olan borcumuzu şu anda 2 yıl kalmış olan vadesini 2022 Temmuz'undan 2024 Kasım'ına yapılandırıyoruz. Kur

Arif Ertik

riskini almamak için bu krediyi Euro'ya bölüyoruz. Faizi günün şartlarına göre halihazırda daha düşük hale getiriyoruz.

Bu nedenle de sizden yetki istiyoruz. Yani biz yeni bir kredi almıyoruz, olan krediyi faizini ve şartlarını daha iyi hale getirmek için yaptığımız bir şey bu."

Tamer Kıran'ın açıklamasının ardından Piri Reis Üniversitesi kredisinin yapılandırılması için yönetim kuruluna yetki verilmesi oylandı ve oy birliği ile kabul edildi. Ardından, şube başkanları, meslek komite başkanları ve Meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerilerine geçildi.

"BU KONUYA EĞİLMEMİZ LAZIM"

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu sözü ilk olarak DTO Meclis Üyesi Arif Ertik'e verdi. Arif Ertik, ülkemizin offshore construction işleri ile ilgili hiçbir politikasının bulunmamasının kendilerini son derece rahatsız ettiğini ifade etti ve şunları söyledi: "Bu konuya el atılması gerekiyor, bu konuya eğilmemiz lazım. Bunun iki tane çözümü vardır.

Bir tanesi bu işi yapacak olan gelecekteki gelen firmalara bu 8333 km'lik kıyı şeridinin açılması, ikincisi de mevcut üniversitelerimizin deniz bilimleri fakültelerinde gerçekten deniz bilimleri ile ilgili akademisyen ve stajyerlerin görev almasını diliyoruz. Bu ülkenin offshore construction işi ile ilgili bir politikasının olması lazım. Gerek bakanlığımızın, gerekse Deniz Ticaret Odası'nın bu konuya eğilmediği düşüncesindeyim. Çok teşekkür ediyorum."

Semih Dinçel

Serdar Akdemir

Murat Kul

"BU KONUYA MUTLAKA DEVLET ELİ DEĞMESİ GEREKİYOR"

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Başkanı Serdar Akdemir'e söz verdi. 08 numaralı Meslek Komitesi Başkanı olarak konuşacağını söyleyen Akdemir, tüm katılımcıları saygı ile selamlayarak sözlerine başladı. 08 No'lu Meslek Komitesi olarak sorunlarının aynı olduğunu, değişmediğini fakat değişenin zaman, makamlar, kişiler olduğunu bu durumun da sürekli umutlu kalmalarını sağladığını söyledi. "Meslek komitemize ait şirketlerin araçları için hala barınma ve bağlama yeri problemimiz devam etmekte" diyen Akdemir, bu sorunu çözemediklerini fakat bu sorun için gösterilen gayretin de kendilerini mutlu etmeye yettiğini söyledi. Bu anlamda Genel Sekreter Yardımcısı Mustafa Karslıoğlu'na teşekkürlerini ileten Akdemir, "Elbette ki buna imkan veren ve yöneten Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran başta olmak üzere yönetim kurulu üyelerine gösterdikleri gayretlerden dolayı gerçekten teşekkür ediyorum. Biz bunu net bir şekilde görüyoruz. Çözümler üretiliyor, sonuç alamıyoruz fakat çözüm üretiliyor ve sonuç alacağımıza da inanıyorum bu noktada" diye konuştu. Deniz Ticaret Odası'nın bunca gayretine rağmen netice alınamayışının önünde tek bir etken gördüklerini belirten Akdemir, "Buna artık bir devlet eli değmeli. Bu noktada sayın başkanım sizden özel ricam, bugün bakana da iletirseniz gerçekten artık 300'ün üzerinde 08 numaralı meslek komitesine ait ve bunun dışında da gemi tarama işleri yapan, dalgıçlık işleri ile iştigal eden şirketlerimiz için hala bir bağlama barınak yeri yok. Siz de konuyu yakından takip ediyorsunuz, biliyorum bilginiz dahilinde. Bir kez daha buradan hatırlatmak istiyorum lütfen bu noktada bakanımızdan da ricacı olursak; çünkü mutlaka bir devlet eli değmesi gerekiyor, biz bu süreçten bunu anlamış olduk" diye konuştu. Bir gün önce Kabotaj Bayramı'nı kutladıklarını ifade eden Akdemir, bu noktada kabotajın ihlal edildiğine dair ciddi argümanları olduğunu söyledi. Akdemir şöyle devam etti: "Bu konuda da bireysel olarak ihlal edilmemesi yönünde çaba gösteren, Meclis Başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır'a da teşekkür ediyorum.

Umuyorum ki kabotajın hakkını gerçekten vereceğiz, bu noktada bir bilinç oluşturacağız." Akdemir sözlerini şöyle tamamladı:

"Diğer bir konu ise yine meslek komitemiz üye şirketlerden gelen bir maruzat var. Bu da, ülkemizdeki üniversitelerin ilgili bölümlerinden mezun olan dalgıçlarımızın yurt dışında diplomalarının, evraklarının, sertifikalarının tanınmaması... Katar gibi çok iyi ilişkilerimizin olduğu ülkelerde dahi bu sorun ortaya çıkmıştır. Bu noktada çalışma grubu olarak ilgili bölümlerin yöneticileri ile konuşarak neden yurt dışında dalgıçlarımızla ilgili böyle bir tanınmama sorunu oluyor, bununla ilgili bir araştırma yapacağız. Teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum."

"5. SHIP BROKERS DINNER'I 18 HAZİRAN 2021'E ERTELEDİK"

Serdar Akdemir'den sonra kürsüye Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel geldi. Dinçel daha önce 16 Ekim'e ertelediklerini 5. Ship Brokers Dinner'ı pandemi sebebiyle 18 Haziran 2021 Cuma akşamına, yaklaşık bir sene ileriye ertelediklerini duyurdu. Sponsorları ve masa almış herkesi aradığını, herkesin de bu erteleme kararını isabetli bulduğunu sözlerine ekledi. Dinçel herkese sağlıklı günler dileyerek sözlerini tamamladı. Semih Dinçel'in ardından Murat Kul söz aldı. 01 No'lu Balıkçılık Meslek Komitesi adına söz aldığını belirten Kul, öncelikle balıkçı limanlarından bahsedeceğini söyledi. Kul, Karadeniz'de 150-200'e yakın balıkçı barınağı olduğunu, ama bunların 10-15 veya en fazla 30 tanesini kullanabildiklerini ifade etti. Kul şunları kaydetti: "Bizim balıkçı teknelerimiz 30 ila 50 metre arasında olan tekneler. Bugün bakıyoruz liman yapılıyor, tabii seçim zamanı oluyor, mübadeleler oluyor, liman yapılacağı zaman oranın bir küçük balıkçısı da var tabi ki onlara da yer olacak ama şöyle bir şey yapılıyor. Liman yapılırken büyük balıkçı gemisi istenmiyor, ağız tarafının girişini küçük yapıyorlar, devletin parası da boşuna gidiyor. Yaptığımız limanlara para harcıyorsak gerçekten büyük, devasa limanlar yapalım herkes kullansın küçük büyük, öyle devam edelim."

"YASAKTAN DÜRÜST BALIKÇI MAĞDUR OLUYOR"

İkinci konu olarak tebliğ konusuna değinen Murat Kul, "Balıkçılığın 4 yılda

Serhat Barış Türkmen - Salih Zeki Çakır

bir yapılan tebliğ toplantısı vardı geçen gün Ankara'da. Toplantıya katıldık, her önüne gelende balıkçılıkla ilgili yasakçı bir zihniyet var, dilekçe vermişler. 168 tane dernek, kooperatif, birlik, birçok insan şurası yasak olsun burası yasak olsun diye. Tabii biz bilimin yanındayız. Bilimsel bir çalışma var mı, yasak olması için? Hazır yasaklar varken, yeni bir insan türü türedi balıkçılıkta, kaçakçı türedi. Şöyle, yasak yaptığınız yerleri koruyamıyoruz. Yasaktan dürüst balıkçı mağdur oluyor. Sıkıntıyı biz çekiyoruz. Orada gidip başkaları avlanıyor, çileyi biz çekiyoruz. Zaten birçok yer yasak oldu." Son zamanlarda her tarafın balık çiftliği olduğunu söyleyen Kul, "Biz yetiştiriciliğe karşı değiliz. Yetiştiricilik tabii ki bu ülkede olacak ama şöyle bir sıkıntı var. Belli bir kapasitede de artık dur demeliyiz. 600 ton, 700 ton, 1000 tona çıkarmak istiyoruz, tamam çok güzel ihraç ediyoruz, ama buna verdiğimiz yemi biz denizden alıyoruz. Ama 5 sene sonra ama 10 sene sonra bu denizler yok olacak. Ama suçlu tekrar balıkçılar olacak. Yetiştirdiğimiz balıklara balık olarak yem atıyoruz. Bunun %70-80'i avladığımız denizdeki balıklar. Bu büyük bir sıkıntı... Balıkçılığın gerçekten değişik, yeni bir politikaya ihtiyacı var. Tarım Bakanlığı'nın bir an önce üzerinde çalışması lazım. Sayın Başkan inşallah bu konuda bize yardımcı olursunuz teşekkür ederim" diye konuştu.Murat Kul'un konuşmasını tamamlamasının ardından Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu Meclis toplantısının ilk bölümünü sonlandırdı.

"PROBLEMLERİNDEN ARINDIRILMIŞ SEKTÖRÜMÜZ EKONOMİMİZE MAKSİMUM FAYDA SAĞLAYACAKTIR"

Verilen kısa aranın ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun iştirak etmesiyle meclis toplantısının ikinci bölümünü başlattı. Çakır, Bakan İsmailoğlu'nu, bakan yardımcısını, Tuzla Kaymakamını, Tuzla Belediye Başkanını, genel müdürleri, sektör temsilcilerini, meclis üyelerini saygı ve sevgi ile selamlayarak oturumu açtı.

Çakır, Oda'nın Temmuz Ayı Meclis Toplantısı'na iştiraklerinden dolayı herkese teşekkür ederek hoş geldiniz dedi. Çakır, Bakan Karaismailoğlu'na hitaben yaptığı konuşmasında şunları söyledi: "Sayın Bakanım, denizcilik sektörü ve sunduğu ekonomik güç tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz için de malumunuz çok önemli bir role sahiptir. İçeriği bilimsel verilerle temellendirilen ulaştırma kavramı ise, ülke ekonomilerinin ve toplumsal gelişimin ana unsurlarından birisini oluşturmaktadır. Türkiye'nin elinde bulundurduğu jeopolitik imkanlar bu iki değeri kıymetli kılmış ve bizleri geleceğe umutla bakma adına daha da cesaretlendirmiştir. Bugün burada sizin değerli hitabınızı dinleyecek cesur denizci müteşebbisler denizciliği kavramlardan öteye geçirmeyi ve ülkemizi muasır medeniyetler çizgisine taşımayı üzerlerine vazife edinmişlerdir." Türk denizcilerinin var olan güçlü potansiyelinin geliştirilmiş denizcilik politikası ve uygun stratejik planlamalarla

Tamer Kıran

denizciliğimizi daha ileri taşımaya imkan vermekte olduğunu vurgulayan Çakır, "Başarıda süreklilik ve milli ekonomimize katkı biz denizcilerin her platformda dile getirdiği ve muvaffak olma adına çaba sarf ettiği en mühim gayesidir" diye konuştu. Çakır her geçen gün, daha da sınırsızlaşan dünyanın, deniz ticaretini küresel bir bütünlüğün anahtarı olarak gördüğünü ve büyüme hedeflerini ona göre belirlediğini vurguladı. Diğer yandan, Türkiye'nin gelişmekte olan ülkeler arasında gösterdiği belirgin farkın, Asya ile Avrupa arasında köprü ülke olmanın ötesine geçmemize vesile olduğuna dikkat çeken Çakır, denizlerimizin elverişli yapısı ve deniz endüstrisinin kapladığı alanın çalışmalarımıza yön verdiğini ve denizciliğimizin sınırlarını aşmasına imkan tanıdığını söyledi. Çakır şunları kaydetti: "Denizci ülke, denizci millet şiarı çerçevesinde gösterdiğimiz bu çabanın devletimizin desteği ve koordinasyonu olmadan nihayete ermesi mümkün değildir.

Geçmişte olduğu gibi bugünümüzde de idaremizin gösterdiği iş birliği ve azami hassasiyet denizciliğimizin işlevselliğini azami oranda artırmıştır. Özellikle küresel salgın döneminde başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olmak üzere diğer ilgili bakanlıkların gösterdiği muazzam gayret, sektörümüzle özdeşleşen idari yapının en açık göstergesidir. Denizcilik paydaşlarının sorunlarına çözüm üreten ve desteklerini esirgemeyen başta zatıaliniz olmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın tüm yetkililerine teşekkür ediyorum." Ülke ekonomilerine en büyük katma değer ve istihdam sağlayan denizcilik sektörünün yeni Türkiye vizyonu doğrultusunda büyük bir öneme haiz olduğuna işaret eden Çakır, problemlerinden arındırılmış ve mevcut aksaklıkları giderilmiş sektörün, milli ekonomimize maksimum fayda sağlayacağını belirtti. "Sektör ve idaremiz arasında koordinasyon ve iş birliğinin artırılması hızlı karar alma mekanizmasını devreye sokacak, denizciliğimizin sürekli ve düzenli bir şekilde işleyen bir yapıya kavuşmasına katkı sunacaktır" diyen Salih Zeki Çakır, "Denizcilik Koordinasyon Komisyonu geliştirilmeye açık ve refaha kavuşmuş Türk denizciliğinin tescili için bu çerçevede önemli bir görev üstlenmiştir. Komisyonun çalışmaları doğrultusunda ele alınacak bilimsel doğruluğu kanıtlanmış istatistiki veriler, bizlere aşama kaydettirecek ve denizciliğimizin daha doğru bir şekilde değerlendirilmesinin önünü açacaktır. 94 yıl önce yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu da bu amaca hizmet etmiş ve aynı zamanda kendi karasularımızda egemenliği Türk denizcilerine kazandırmıştır" şeklinde konuştu. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün tam bağımsızlık düşüncesiyle Türk denizciliğine armağan ettiği bu değerin, aynı zamanda milli denizciliğimizin dünyaya ilanı niteliğinde olduğunu vurgulayan Çakır, "Bu vesileyle 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyor, başta cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm şehit ve gazilerimizi, deniz emekçilerimizi, saygı, rahmet ve minnetle anıyorum" dedi. Salih Zeki Çakır konuşmasını şöyle tamamladı: "Sayın bakanım, Türkiye Cumhuriyeti'nin son Başbakanı Sayın Binali Yıldırım ile başlayan, Sayın Lütfi Elvan, Sayın Ahmet Arslan ve Sayın Mehmet Cahit Turhan ile devam eden başarılı sürecin şahsınızın çalışmaları ile daha ileri noktaya taşınacağına inancımız tamdır. Ülkemize hizmet etmeye ve dünyanın yükünü sırtlanmaya hazır olan Türk denizcileri geçmişte olduğu gibi bundan sonra da devletimizin yanında ve hizmetinde olmaya devam edecektir. Bu duygu ve düşüncelerle sözlerime son verirken, kısa bir süre önce bu önemli görevi devralmanıza rağmen bugün buraya gelerek deniz ve denizcilere hissettirdiğiniz değer ve bizlere yaşattığınız onur için şahsım ve Meclisim adına şükranlarımı sunuyor, başarılarınızın artarak devam etmesi temennisiyle tekrardan hoş geldiniz diyorum. Sayın bakanım, değerli çalışma arkadaşlarım, hepiniz hoş geldiniz." Salih Zeki Çakır, konuşmasını tamamladıktan sonra Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı Oda'nın çalışmaları hakkında bilgi vermesi için kürsüye davet etti.

"SEKTÖRÜN DOĞRUDAN VE DOLAYLI YOLDAN ÜLKEMİZ İSTİHDAMINA KATKISI 1 MİLYONUN ÜZERİNDE"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, tüm katılımcıları şahsı ve yönetim kurulu adına sevgi ve saygıyla

selamlayarak konuşmasına başladı. Kıran şunları kaydetti: "COVID-19 salgını nedeniyle üç ay boyunca video konferans yöntemiyle yapmaya mecbur kaldığımız Meclis toplantımızı bugün yeniden bir araya gelerek yapmanın mutluluğu ve heyecanını yaşıyoruz. Maalesef henüz bu salgına doğrudan karşı koyacak etkili bir ilaç bulunamadı, aşı geliştirilemedi. Bu nedenle toplantımızı kısıtlı sayıda katılım, sosyal mesafe ve maske kullanımı kurallarına riayet ederek gerçekleştirebiliyoruz. Bu bağlamda çok daha kalabalık bir katılım ile Sayın Bakanımız ve ekibini misafir etmek isterdik, ancak yine de hem Odamızın yayın organı DTO Plus youtube kanalından canlı yayın, hem de zoom webinar ile üyelerimize şu anda ulaşıyoruz. Hayatımızı kabusa çeviren, insanların ölümüne neden olan bu musibetten bir an önce kurtulmamızı, tekrarından ve benzerlerinden bizi korumasını cenabı haktan niyaz ediyorum. Değeri konuklar, Temmuz Ayı Meclis Toplantımızda çok değerli bir konuğumuzu misafir etmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Cumhurbaşkanımız tarafından 27 Mart 2020 tarihinde görevine atanan Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu bu ayki Meclis toplantımıza katılarak bizleri onurlandırdı. Kendisine teşekkür ediyor, hoş geldiniz, şeref verdiniz diyorum. Sayın Bakanım, bugün sizinle birlikte aramızda bulunan Bakan Yardımcımız Sayın Selim Dursun ve görevlerine yeni atanan Denizcilik Genel Müdürü Sayın Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Sayın Halil Yıldız, Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı bugün aramızda göremedim ama herhalde daha Londra'dan taşınmayı tamamlayamadı, Sayın Burak Aykan'a da hoş geldiniz diyor, yeni görevlerinin ülkemize, denizciliğimize hayırlı olmasını canı gönülden temenni ediyorum."

"Sayın bakanım, değerli konuklar, toplantımızı, Piri Reis Üniversitesi kampüsünde yapıyoruz" diyen Kıran, 2004 yılında üniversite kurulması fikri ortaya çıktığında Türk ve dünya denizciliğinin ihtiyacı olan yetişmiş deniz çalışanı yetiştirmek amacıyla yola çıkan üniversitenin, sonrasında vizyonunu çok daha ileri götürerek, 5 fakülte, 1 Meslek Yüksek Okulu, 2 Enstitü ve İngilizce Hazırlık Bölümü ile şu anda yaklaşık 4.500 öğrenciye eğitim öğretim veren bir yapıya kavuştuğunu belirtti. Tamer Kıran, tamamen Oda'nın maddi imkanlarıyla kurulmuş olan Piri Reis Üniversitesi'nin, ülkemizin denizcilik sektöründe, lojistik, ulaştırma, mühendislik, hukuk ve işletme yönetimi alanlarında uluslararası standartlarda eğitim almış, bilgi ve donanımı en üst düzeyde, aranan ve talep edilen bireyler yetiştirme hedefiyle eğitim vermekte ve sektörümüz için gurur kaynağı olmaya devam etmekte olduğunu vurguladı. Kıran şöyle devam etti: "Sayın bakanım, 25 Haziran'da kutladığımız Dünya Denizciler Günü dolayısıyla yayımladığınız mesajda, Türkiye denizcilik sektörünün bugünkü durumunu çok güzel ifade etmişsiniz, dolayısıyla benzer rakamları, sayıları tekrarlamak yerine bugün sektörümüzü farklı bir açıdan değerlendirerek, dikkatlerinize sunmak istiyorum." Denizcilik sektörünün hem sanayi, hem hizmet sektörü olarak Türkiye ekonomisine doğrudan ve dolaylı katma değerinin artarak devam etmekte olduğunu ve bugün itibarıyla yaklaşık 20 milyar dolar seviyelerine geldiğini söyleyen Kıran, sektörün doğrudan ve dolaylı yoldan ülkemiz istihdamına katkısının 1 milyonun üzerinde olduğunu ifade etti. Bu başarılırken sektörün gelişmesinde, bugünlere gelmesinde önemli tarihler olduğuna dikkat çeken Kıran, 14 Ocak 1982 yılında çıkarılan, 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun hem filomuzun, hem de gemi inşa sanayimizin büyütülmesi olmak üzere iki önemli denizcilik alanını kapsadığına işaret etti. Kanun ile yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa tadil veya onarımlarında kullanılan makine teçhizat ve demirbaşların, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden muaf tutulduğunu söyleyen Tamer Kıran, aynı şekilde Gemi İnşa, Gemi Satın Alma, Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu (kısa adıyla GİSAT) sayesinde bir taraftan Haliç'te dağınık halde bulunan tersanelerin Tuzla'da kendilerine tahsis edilen bölgeye taşınma imkanı bulurken, diğer taraftan da Türk armatörünün yeni gemi siparişleri verebilecek kredi imkanlarına kavuştuğuna dikkat çekti.

"DEVRİM NİTELİĞİNDE SAYILABİLECEK ATILIMLAR YAPILDI"

1980–1983 yılları arasında sektöre verilen destek ve teşviklerle, 1980 yılında 2 milyon 100 bin DWT olan filomuzun, 1983 yılı sonunda 7 milyon DWT'lara ulaştığının bilgisini veren Kıran, bu sayede filomuzun Karadeniz, Akdeniz çanağında hakim duruma geldiğini ve özel sektör armatörlerimizin gerçek manada uluslararası birer oyuncu olmaya başladıklarını vurguladı. Bu durumun uluslararası bankaların ülkemiz armatörlerine ilgisini artırdığını ve 1990 sonrasında krediler vermeye başladıklarını belirten Kıran, böylece filomuzun hem tonaj bakımından, hem de gemi cinsi bakımından çok ciddi bir büyüme gerçekleştirdiğini söyledi. Kıran, aynı dönemde gemi inşa sanayimizin de hem içeriye, hem de yurt dışına farklı cins ve tonajda yeni gemiler inşa etme kapasitesine ulaştığını sözlerine ekledi. İlerleyen yıllarda dünyadaki gelişmelere paralel olarak ikinci sicil fikrinin gündeme geldiğini ve ciddi bir çalışma neticesinde 2000 yılında Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) Kanunu'nun çıkarıldığını ifade eden Kıran, bu kanun ile Türk armatörlerinin yabancı rakipleri ile daha eşit şartlarda rekabet etme imkanına kavuştuğunu vurguladı.

Geçtiğimiz son 18 yıllık dönemde 300'den fazla kanun, yönetmelik, genelge, tebliğ ve benzeri kanuni düzenlemeler ile denizciliğimizin her alanında karşılaştığı sorunların giderilmeye çalışıldığını, Türk sahipli deniz ticaret filomuzun büyümesi, gemi inşa sanayimizin gelişimi ve güçlenmesi anlamında bazıları devrim niteliğinde sayılabilecek atılımlar yapıldığını hatırlatan Tamer Kıran, şöyle konuştu: "Sadece bir örnek verecek olursak; 2003 yılının başında 8,9 milyon DWT olan 1000 groston üzeri Türk sahipli ticaret filomuz bugün 29,3 milyon DWT'a ulaşmıştır. Bu büyüme ve güçlenmeyi sağlayan başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere emeği geçen herkese sonsuz teşekkürlerimi bir kez daha ifade etmek istiyorum."

Ulaşılan bu noktanın yeterli olmadığını, ülkemizin yer aldığı coğrafyadaki stratejik öneme haiz konumu, genç nüfusu ve sahip olduğu avantajlardan faydalanılarak dünya deniz taşımacılığındaki payımızın artırılmasının geleceğimiz için büyük önem taşımakta olduğunu söyleyen Kıran; "Bir örnek vermek gerekirse; Türk sahipli ticaret filomuz bugün 1.484 gemi ve 29,3 milyon DWT ile dünyada 15'inci sırada yer alırken, hemen yanı başımızdaki 11 milyon nüfuslu komşumuz Yunanistan, 4.926 gemi ve 394 milyon DWT ile dünyada ilk sıradadır" diye konuştu. Türk armatörlerinin küresel rekabet gücünün artması için yapılması gerekenlerin aslında halihazırda bu işi yapmış olan ülkelerin neler yaptığı dikkate alınarak kolayca görülebileceğine dikkat çeken Kıran, bu sektörün, karada yerleşik bir sanayi, bir hizmet sektörü gibi değil, kuralları uluslararası belirlenmiş ve uygulanmakta olan bir sektör olduğu için dışarıdaki rakiplerimiz hangi imkanlara sahipse, bizim de benzer imkanlara sahip olmamız gerektiğini sözlerine ekledi.

"DENİZLERDE VAR OLMAK MECBURİYETİMİZ VARDIR"

Koronavirüs salgını sürecinde bütün dünyanın, denizcilik sektörünün ne kadar hayati bir öneme sahip olduğunu çok net bir şekilde gördüğüne değinen Tamer Kıran, dünyada yüklerin yüzde 85'inin taşındığı deniz yolunun payının, salgın sonrası yüzde 90'lara çıktığını belirtti.

Salgın sürecinde ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda gerek gemilerde, gerek limanlarda çalışanların çok önemli bir görevi ifa ettiklerine işaret eden Kıran, bu sayede, kısıtlamalarla zaten zorlaşan hayatı idame ettirme noktasında hayati öneme sahip ürünlere sorunsuzca ulaşabildiğimizi vurguladı. "COVID 19 salgını, Doğu Akdeniz'deki gelişmeler, Libya ile imzalanan münhasır ekonomik bölge anlaşması açık olarak göstermiştir ki, denizlerde var olmak mecburiyetimiz vardır" diyen Tamer Kıran, bu bağlamda denizciliğin bir devlet politikası olması ve gücünün artırılması için her imkanın seferber edilmesi gerektiğini söyledi.

Hükümetimizin son yıllarda MİLGEM ve benzeri projeler ile savunma sanayimize sağladığı imkanlar sonucu geldiğimiz nokta ve sağladığımız başarının bunun en somut örneği olduğunu belirten Kıran, buradan hareketle, ticaret bahriyesinin de benzer güçte olması için çalışmalar yapılmasının önemi ve mecburiyetinin aşikar bir netice olarak ortaya çıktığını ifade etti. Tamer Kıran şöyle devam etti: "Sayın bakanım, geleceğe yönelik olarak zatıalinizin önderliği ve desteği ile yeni atılımlar yapmaya hazırız. Bu çerçevede; gemilerin temin ve işletilmesinde uluslararası eşit rekabet koşulları sağlamak amacıyla Türk denizciliğinin gelişimine katkı sağlamak, ülkemizi uluslararası bir denizcilik merkezi haline getirmek, deniz ticareti ve deniz taşımacılığının ülke ekonomisine katkısını artırmak için gemilerin sahipliğine ve bayrak devletine bakılmaksızın, sadece tonaj harcı alınmak suretiyle denizcilik alanında uluslararası faaliyet gösteren müteşebbislerin çalışma, sosyal güvenlik, sigorta ve şirket yönetiminin esaslarının belirlenmesi amacıyla Odamız koordinasyonunda sektör paydaşlarımızın katılımıyla 'Tonaj Harcı Kütüğü' Kanunu oluşturulması çalışmaları yapılmış olup, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın takdirlerine sunulmuştur". Bu çalışma ile dünyanın önde gelen denizci ülkeleri ile eşit rekabet koşulları yaratılarak, ülkemizin dünya denizcilik liginde önemli bir aktör olmasının, sahip olduğu bilgi ve tecrübeyi korumasının hedeflendiğini ifade eden Tamer Kıran, "Bu kanunun bir an önce çıkarılması konusunda yardım ve desteğinizi istirham ediyoruz" dedi.

"KOSTER FİLOSUNUN YENİLENMESİ HEDEFİNE YÖNELİK ÇOK ÖNEMLİ BİR ADIM ATILDI"

Tamer Kıran konuşmasına şöyle devam etti: "Sayın bakanım, diğer bir konu ise bildiğiniz gibi; 'Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin Geliştirilmesi ve Desteklenmesi Amacıyla KOSGEB

tarafından uygun koşullarda Finansal Destek Sağlanması Hakkında Karar', 3 Nisan tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi." Yapılan görüşmeler neticesinde gelinen noktada, bu faiz desteği ile Koster Filosunun yenilenmesi projesinin hayata geçirilmesi hedefine yönelik çok önemli bir adım atıldığını söyleyen Kıran, Koster Filosu Yenileme Projesi ile 3.000-12.000 DWT aralığında uluslararası standartlarda, çevreye duyarlı yeni nesil gemilerin, Türk tersanelerinde inşası yolu ile deniz ticaret ve gemi inşa sanayi sektörlerinin desteklenmesinin yanı sıra bu suretle ülkemiz için hem mikro, hem de makro seviyede menfaatler sağlanırken, aynı zamanda 2023 ihracat hedefleri için gerekli olan ulaşım altyapısının tesisinin amaçlandığını belirtti. Kıran; "Bu bağlamda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlıkları tamamlanmış olan Türk Bayraklı gemilerden ekonomik ömrünü tamamlayanların hurdaya ayrılarak yerlerine yeni gemi inşa edilmesinin usul ve esasları hakkında tebliğin, Odamızın görüşleri de alınarak yayınlanmasını talep etmekteyiz. Ayrıca, sektörümüzle ilgili sorunları ve üyelerimizin beklentilerini, çözüm önerileri ile birlikte içeren 'Sorunlar ve Çözüm Önerileri' dosyamızı zatıalinize birazdan elden takdim edeceğim. Denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün mutlaka artırılması gerekmektedir. Milli gelir içinde denizciliğin katkısını en az iki katına çıkarmamız, dünya denizciliğinden daha fazla pay almamız, ülke olarak dünya denizciliğinde şu anda 15'inci sıradayız, lider 10 ülke arasında yer almak öncelikli hedefimiz olmalıdır. Yukarıda arz ettiğim çalışmaların hayata geçirilmesinin denizciliğimiz için yeni bir milat oluşturacağına ve hedeflerimize hızla ulaşmada ivme kazandıracağına yürekten inanıyorum" dedi.

"Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızla her zaman çok yakın ve verimli çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Hem bakanlığı direkt ilgilendiren konularda, hem de diğer bakanlıklar ile olan sorunlarımızın çözümünde adeta bir köprü vazifesi görerek yaptıkları çalışmalar ile özellikle pandemi sürecinde üyelerimizin sorunlarına çözümler aradık" diyen Tamer Kıran, çalışmalar çerçevesinde; deniz turizminde ve deniz yoluyla yolcu taşımacılığında pandemi sürecinin getirdiği kısıtlamaların Bakanlığın etkin çalışmaları neticesinde 1 Haziran'da kaldırıldığını hatırlattı. Kıran, ülkemiz limanlarında yapılan Türk gemi adamları değişimlerinde kolaylık sağlandığını, gemi adamı cüzdanı, yeterlik belgeleri, STCW sertifikalarının sürelerinin otomatikman uzatıldığını, Türk bayraklı gemilere aylık ve üç aylık periyotlarda uygulanan ön sörvey denetimlerinin 2 ve 4 aylık periyotlarla yapılmasının sağlandığını sözlerine ekledi.

"Bakanlığımızla yakın çalışmanın bir güzel örneğini de denizci öğrencilerin staj sorununda yaşadık" diyen Kıran, yapılan görüşmeler neticesinde denizcilik eğitimi veren okullarda öğrenim gören güverte sınıfı öğrencilerini kapsamak üzere eş değer staj uygulamasına gidildiğini buna göre, bu gruptaki öğrencilerin, stajlarının iki aylık bölümünü, deniz eğitim süresinden sayılmak üzere denizcilik işletmelerinde yapmalarına bakanlık tarafından müsaade edildiğini kaydetti. Bu yakın işbirliği dolayısıyla başta Sayın Bakan olmak üzere Bakanlığın her kademedeki çalışanlarına teşekkürü borç bildiğini belirten Tamer Kıran şunları söyledi: "Sayın Bakanımızın başkanlığında, Denizcilikten Sorumlu Bakan Yardımcımız Sayın Selim Dursun'un koordinasyonunda, yeni genel müdürlerimiz ve ekipleri ile birlikte Odamız ile Bakanlığımız arasındaki yakın işbirliği ve çalışmanın aynen devam edeceğine yürekten inanıyorum. Bu çalışmaları yaparken Deniz Ticaret Odası olarak her türlü desteği vermeye hazır olduğumuzu da bir kez daha teyit ediyorum."

"DENİZ ÇALIŞANLARIMIZI EVLERİNE VE AİLELERİNE KAVUŞTURMA ZAMANI GELDİ"

Bir konuyu daha önemine binaen Bakan İsmailoğlu'nun dikkatine sunmak istediğini söyleyen Kıran, COVID-19 salgını ve ardından ülkelerin uygulamaya koyduğu seyahat kısıtlamaları nedeniyle birçok gemi çalışanının normal hizmet sürelerinin dışına çıkarak uzun süredir gemilerde görev yapmaya devam ettiklerini hatırlattı. Normalleşme sürecinde ülkeler arasındaki uçuşlar açılmaya başlasa da bu sorunun hala sürdüğüne dikkat çeken Tamer Kıran, "Sorunun çözümü için Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Deniz Çalışanları Sendikası ve Uluslararası Çalışma Örgütü hükümetler nezdinde çaba gösteriyorlar. Deniz Ticaret Odası olarak biz de bu konunun takipçisiyiz. Salgın döneminde toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda çok önemli görevler ifa eden deniz çalışanlarımızı, evlerine ve ailelerine kavuşturma zamanının çoktan geldiğini düşünüyorum. Bu konuda uluslararası platformda gerekli girişimleri yapmanızı arz ediyorum" diye konuştu. Önümüzdeki dönemde en önemli sorunlardan birisinin haziran ayında başlayan ekonomik toparlanmanın sürdürülebilirliği olacağını söyleyen Kıran, bu çerçevede en önemli unsurun, COVID-19'un seyri olmaya devam edeceğini, pandeminin gidişatı ile önümüzde hala ciddi belirsizliklerin olduğu bir sürecin var olduğunu belirtti.

Sonbahardan itibaren tekrar izolasyonlara yol açabilecek olumsuz senaryoların hala gündemde olduğuna dikkat çeken Kıran, haziran ayındaki umut verici toparlanmanın devam etmesini beklediklerini ve temenni ettiklerini fakat olumsuz senaryolara da hazırlıklı olmanın gerekli olduğunu söyledi. Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: "Gerçekten bu hastalığa karşı devletçe, milletçe amansız bir mücadele veriyoruz. Dünyanın gelişmiş birçok ülkesiyle kıyasladığımızda salgını çok başarılı bir şekilde atlattığımızı rahatlıkla söylemeliyiz. Bugünlere Sayın Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde, Sağlık Bakanımızın yönetiminde, sağlık çalışanlarımızın üstün birikim ve gayretleriyle geldik. Aman kazanımlarımızı heba etmeyelim.

Adil Karaismailoğlu

Sosyal mesafe ve kişisel korunmaya ilişkin gerekli özeni göstermemiz durumunda bu süreçten de selametle çıkıp, yolumuza kaldığımız yerden devam edebileceğiz."

"DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE ADIYLA İLK KEZ BİR YARIŞMA DÜZENLEDİK"

Bakan Karaismailoğlu'nun Meclis'e hitabının ardından anlamlı bir ödül töreni gerçekleştirileceğini söyleyen Kıran, Oda olarak ülkemizin kalkınma hedeflerine uygun ilerleme gayreti içinde "Denizci Millet, Denizci Ülke" adıyla ilk kez bir yarışma düzenlediklerini, bu yarışma ile ülkemizin her bireyinin denizcilik alanındaki özgün ve yaratıcı fikirlerini yatırımcıyla buluşturmasını ve sektörümüzde kullanılabilir hale getirilmesi için yeni projeler ortaya çıkarmasını amaçladıklarını anlattı. Yeni ve uygulanabilir fikirleri ve projeleri kapsayan ve 2 Ocak'ta başlayan yarışmaya, son başvuru tarihi olan 27 Mart'a kadar toplam 53 proje başvurduğunun bilgisini paylaşan Kıran, ön değerlendirme aşamasında tüm denizcilik fakültelerinden 13 öğretim üyesi, final aşamasında 6 profesör ve sektörden değerli temsilciler tarafından gerçekleştirilen değerlendirmeler sonucu 6 projenin finale kalmaya hak kazandığını, son olarak 29 Haziran Pazartesi günü Oda'nın Meclis Salonu'na davet edilen adayların proje sunumlarının ardından yapılan değerlendirme sonucu derece ve mansiyon alan eserlerin belirlendiğini söyledi. "Türk denizciliğine yeni ufuklar açacağına inandığım bu projeye, bu yarışmaya katılan tüm yarışmacılara ve projeleri titizlikle inceleyen jüri üyelerimize teşekkür ediyorum" diyen Kıran, yarışmada derece alan katılımcıları kutladı, başarılarının devamını diledi.

"DENİZCİLİĞİMİZİN GELİŞMESİ İÇİN HAYATİ ÖNEME HAİZ BİR ADIM ATILMIŞTIR"

Denizlerdeki egemenliğimiz anlamına gelen 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın kutlamasını Covid tedbirleri kapsamında kısıtlı bir katılımla yapabildiklerini dile getiren Tamer Kıran, yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümranlık haklarımızın perçinlenmediğini, aynı zamanda denizciliğimizin gelişmesi için de hayati öneme haiz bir adım atıldığını vurguladı. Kazanılan bu değerlerin bilinci içerisinde ve Mustafa Kemal Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve onu az zamanda başarmalıyız" vasiyeti doğrultusunda, yüce milletimizce büyük bir azim ve kararlılıkla çalışılarak, denizciliğimizin bugünkü seviyesine getirildiğini söyleyen Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: "Bu vesile ile başta Cumhuriyetimizin kurucusu Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi bir kez daha rahmet ve minnetle anıyorum."

Bu ay 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 4. yıl dönümünü idrak ettiğimize işaret eden Kıran, "15 Temmuz, yıllardır devletin sinesine sinsice yuvalanmış karanlık bir terör örgütünün, sınırlarımızın dışındaki destekçileri ile birlikte bayrağımıza, hak ve özgürlüklerimize kastetme girişimiydi. Demokrasimize sahip çıkan aziz milletimiz, kararlılığı ile halkımıza cesaret veren Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ile birlikte vatanı, dini, hürriyeti ve istikbali söz konusu olduğunda neleri göze alabileceğini, neleri yapabileceğini bir kez daha dünyaya gösterdi. Bu vesileyle vatanı ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı sunuyorum" diye konuştu.

Oda tarafından hazırlanan 2020 Denizcilik Sektör Raporu'nu tamamlayarak, kurumsal web sitelerinden yayımladıklarının bilgisini veren Tamer Kıran, İngilizce olarak da hazırlanan raporu kısa bir süre içinde kitap haline getirerek, dağıtımını da yapacaklarını söyledi. Türkiye'de ve dünyada denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2019 yılı itibarıyla ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan raporun, rehber bir kaynak olarak sunulduğunu belirten Kıran, "Sayın Bakanım, değerli hazirun, sözlerimi tamamlarken, bugün aramızda olduğunuz için sizlere bir kez daha teşekkür ediyor, tüm katılımcıları sevgi ve saygıyla selamlıyorum" diyerek konuşmasını sonlandırdı. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır,

İMEAK Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a bilgilendirmelerinden dolayı teşekkür ederek, Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu'nu Meclis'e hitabı için kürsüye davet etti. Denizcilik sektörünün yöneticilerini, bu sektöre gönül vermiş çalışanları, basın yayın organlarının temsilcilerini, deniz ve denizciliğe gönül veren misafirleri selamlayarak sözlerine başlayan Bakan Karaismailoğlu, kabotajın bir devletin kendi limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkı olduğunu söyledi. 20 Nisan 1926 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilen önemli bir kanun ile Türklere ait olmayan gemilerin Türkiye sahillerinde yük ve yolcu taşımasının önüne geçildiğini belirten Karaismailoğlu, "Denizciliğimizin ticari gemi filosu, gemi inşa sanayisi ve limancılık faaliyetleriyle bir bütün olduğunun devlet stratejisi olarak teşvik edilmesinin yıldönümü olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı bir kez daha kutluyorum" dedi.

"DENİZCİLİĞİMİZİN ÖNÜNÜ AÇACAK YASAL DÜZENLEMELERLE BİRLİKTE BİRÇOK PROJEYİ HAYATA GEÇİRDİK"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak azim ve sebatla çalıştıklarını, denizciliğimizin önünü açacak yasal düzenlemelerle birlikte birçok projeyi hayata geçirdiklerini söyleyen Karaismailoğlu, ülkemizde dış ticaret taşımacılığının yaklaşık %90'ının deniz yolu ile yapılmakta olduğunu ifade etti. Sektörün Gayri Safi Milli Hasıla'daki payının 18.4 milyar dolar ile %2.5 olduğunu belirten Karaismailoğlu, "Bu rakamlar da gösteriyor ki, ekonomimizde yakalanan istikrar denizcilik sektöründe de kendini göstermiş ve denizciliğin birçok alanında önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Son dönemlerde denizciliğimizin her alanında kayda değer bir artış meydana gelmiştir, bunların bazılarını sizlerle paylaşmak istiyorum" dedi. Limanlarımızdaki elleçlenen yük miktarının 2003 yılında 190 milyon ton iken 2019 yılında 484 milyon ton olarak gerçekleştiğini, yine aynı dönemde konteyner elleçleme sayımızın 11 buçuk milyona ulaşarak 4.5 kattan fazla arttığını söyleyen Bakan Karaismailoğlu, kabotaj hattındaki yük taşımacılığının 56 milyon tona ulaştığının, yolcu taşımacılığının ise 150 milyon yolcuya ulaştığının bilgisini verdi ve yine kabotajda 13.5 milyon araç taşındığını sözlerine ekledi. Ülkemizde toplam dış ticaret içerisinde deniz yolunun parasal değer olarak payının 2003 yılında 57 milyar dolarken, 2019 yılında 222 milyar dolara yükselerek %290 oranında arttığını ifade eden Bakan Karaismailoğlu, "Bu bilgiler doğrultusunda sektörlerimizin önünü açan gelişmiş ekonomilerde olduğu şekilde denizcilik sektörünün ekonomi içindeki ağırlığının artmasına olanak sağlayan her adımı atacağımızı belirtmek isteriz" diye konuştu.

Türkiye'nin gemi adamı yetiştirmede de dünya için önemli bir kaynak olduğunu söyleyen Bakan Karaismailoğlu, "Ülkemizde uluslararası standartlarda eğitim veren ve bakanlığımızca akredite edilmiş 103 eğitim kurumu ve dünya denizlerindeki gemilerde hizmet etmeye hazır 133 bin 721 aktif gemi adamımız bulunmaktadır. Denizcilik sektörünün geleceği açısından eğitime büyük değer verdiğimizi önemle vurgulamak istiyorum. Bu kapsamda İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından Ar-Ge ve inovasyon kültürünün gelişmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla düzenlenen Denizci Millet Denizci Ülke Yarışması'nı gelecek yıllarda da sürdüreceğimizi müjdelemek istiyorum. 2 Ocak'ta başlayan ve 27 Mart'a kadar devam eden yarışmaya 53 fikir projesinin başvurmuş olması denizcilik sektörüne olan ilginin de bir göstergesidir. Ön değerlendirme süreçleri ardından 6 proje 29 Haziran'da final sunumuna davet edildi. Bugün burada ilk üçe giren projeleri açıklayarak ödüllendireceğiz" diye konuştu.

"TÜRKİYE ÇOK ÖNEMLİ BİR DENİZ ÜLKESİDİR"

"Hep söylediğimiz gibi Türkiye çok önemli bir deniz ülkesidir" diyen Karaismailoğlu, 22 milyar dolarlık turizm gelirimizin 4 milyar dolar civarındaki tutarının deniz turizminden elde edildiğini belirtti. Sektörün ekonomiye olan katkısını sağlamlaştırmak adına desteklerini sürdürmeye devam edeceklerini ifade eden Karaismailoğlu, yapılan çalışmaları hatırlatmak istediğini söyledi. 16 yıl önce kabotaj hattındaki çalışan yük ve yolcu gemilerinin, ticari yatların, hizmet ve balıkçı gemilerinin kullandıkları akaryakıt üzerinden alınan özel tüketim vergisi ÖTV'ye son verildiğini hatırlatan Karaismailoğlu, "O günden bugüne denizciliğimize 8 milyar liralık ÖTV desteği sağladığımızı vurgulamak isterim" dedi. Yanı sıra Türk sahipli ancak yabancı bayraklı olan 18 grostonu geçmeyen yatların Türk bayrağına geçişi için yapılan son teşvik düzenlemesiyle KDV'nin %1'e indiğini belirten Karaismailoğlu, ÖTV dahil her türlü vergi, rüsum, harç, gümrük vergisi ve veraset intikal vergisi dahil düşürülerek bunların tamamının sıfırlandığına işaret etti. Yapılan düzenlemeler sonucunda bugüne kadar 7112 teknenin Türk bayrağı aldığını söyleyen Karaismailoğlu, "Bu vizyonla denizcilik sektörü için sorun olabilecek her türlü konuyu ivedilikle ele aldığımızı bilmenizi isterim" diye konuştu.

Tersanelerimizin gelişimine bakıldığında ise 2002 yılında 37 olan tersane sayımızın bugün itibarıyla 83'e, yıllık üretimin kapasitesinin de 550 bin DWT'dan 4.53 milyon DWT'a yükseldiğinin bilgisini veren Karaismailoğlu, en önemlisinin de bu rakamlar yükselirken yerlilik oranlarımızın da büyük artışlar yaşaması olduğuna vurgu yaptı. Türkiye'nin lüks yat üretiminde dünya üçüncüsü olduğuna dikkat çeken Karaismailoğlu, ayrıca sektörün önümüzdeki süreçte gelişimini sürdürerek yeni istihdamlar sağlayabileceğine yürekten inandıklarını ifade etti. Türkiye'nin gemi söküm endüstrisinde 2019 yılında 1.1 milyon groston hacmiyle dünya genelinde %8.3'lük pay sahibi olurken Avrupa'da birinci dünyada ise üçüncü sırada yer almakta olduğuna işaret eden Karaismailoğlu şunları söyledi: "Çok kıymetli konuklar, denizcilik idaresinin nitelikli personelle dünya standartlarında

hizmet vermesi amacıyla 2002 yılından itibaren sürdürdüğümüz denizcilikte kalifiye personel istihdamı politikamız sektörümüzce malumdur. Merkez teşkilatımız olan Denizcilik Genel Müdürlüğümüzü bu süreçteki tecrübelerimize dayanarak geçtiğimiz ocak ayında yeniden yapılandırarak çok daha güçlü bir organizasyon yapısı ile hizmet vermesini amaçladık. Gözden geçirme ve hizmet kalitesini artırıcı düzenlemelerimizi denizcilik hizmetlerimizi yürüttüğümüz 71 liman başkanlığından oluşan taşra teşkilatımızı da içine alacak şekilde genişletmek yönünde çalışmalarımız devam ediyor."

"DİJİTALLEŞEN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN DAHA HIZLI VE VERİMLİ OLACAĞINA İNANIYORUZ"

Bakanlık olarak 2004 yılından itibaren denizcilikle ilgili dijitalleşme çalışmaları başlattıklarını, özellikle deniz trafiği takip sistemleri başta olmak üzere birçok çalışma faaliyetinin yürütülmekte olduğunu söyleyen Karaismailoğlu, liman yönetim bilgi sistemi ile seyir çevre ve deniz ticareti operasyonlarının yakından takip edildiğini belirtti. Ticaret bakanlığı ile koordineli çalışarak Tek Pencere gibi birçok çalışmanın içerisinde yer aldıklarını vurgulayan Karaismailoğlu, ancak bu adımları yeterli görmediklerini, özellikle vatandaşların ve denizcilik sektörünün işlerini daha da kolaylaştırmak amacıyla denizcilikte dijitalleşme çalışmalarına hız kazandırmak için var güçleriyle çalıştıklarını sözlerine ekledi. Bu kapsamda belge başvurularının kabulü ve belge ücretlerinin tahsili dahil tüm hizmetlerde giderek artan bir şekilde e-devlete geçmeyi amaçladıklarını ifade eden Karaismailoğlu, dijitalleşen denizcilik sektörünün daha hızlı ve verimli olacağına inandıklarını söyledi.

Bir yükün taşınmasında karayolu mesafesinin en az seviyede tutulması ve taşımacılığın büyük bir kısmının deniz veya demiryoluyla yapılması stratejisine dayanan kombine taşımacılığın ülkemizde gelişmesi için çalışmaları bakanlık olarak başlattıklarını vurgulayan Karaismailoğlu, özellikle salgın döneminde deniz ve demiryolu üzerinden yapılan uluslararası konteyner taşımacılığında yaşanan artışın kombine taşımacılığın önemini bir kez daha ortaya çıkardığına işaret etti. Dünyada konteyner taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinin önüne geçtiğini ve bu eğilimin sürmesinin beklendiğini ifade eden Karaismailoğlu, "Ülkemizdeki mevcut liman yatırımlarının kapasitesi ve talebe cevap verse de kombine taşımacılık anlamında gerekli mesafeyi alabilmek için çalışmalarımız sürmektedir. Bu bakımdan burada atılacak adımları sektör temsilcileri ile konuşmak ve değerlendirmek istediğimizi vurgulamak isterim" diye konuştu.

Ülkemizde halihazırda hizmet veren 9 lojistik merkez ve yapım aşamasındaki diğer lojistik merkezleri ile kombine taşımacılığın kısa zamanda gelişeceğini düşündüklerini söyleyen Bakan Karaismailoğlu, özellikle Marmaray'ın yük taşımacılığına açılması ve Bakü, Tiflis, Kars demiryolunun işlerlik kazanmasıyla yüklerin karayolu, denizyolu ve demiryolu ile kombine taşınabilmekte ve taşıma maliyetlerinin düşmekte olduğunu sözlerine ekledi. Karaismailoğlu, benzer şekilde içinde demiryolu veya karayolu bağlantısına ve geniş depolama alanlarına sahip limanların kombine taşımacılıkta önemli rol oynadığını belirtti. Bakan Karaismailoğlu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda hayata geçirdikleri ve devam eden projelerinin Türkiye'nin ekonomik açıdan daha güçlü ve parlak bir geleceğe ulaşmasını sağlayacağını ifade etti ve bu yaklaşımla her bir sektörün de büyüyeceğini ve Türkiye'ye her geçen yıl daha büyük değer katacağını vurguladı. Karaismailoğlu, bölgemizde ve dünya coğrafyasında ekonomik hakimiyetimizin artacağını da sözlerine ekledi. Filyos Limanı projesiyle ilgili bilgi veren Karaismailoğlu şunları söyledi: "Devam etmekte olan önemli projelerimizden biri de Filyos Limanı'dır. Bu projemiz ile Batı Karadeniz'de Kuzey-Güney aksında kombine taşımacılık hizmeti verecek bir liman kompleksinin hayata geçirilmesi amaçlanmaktadır. Filyos Limanı Projesi aynı zamanda geri sahasında oluşturulacak mega endüstri bölgesiyle bir kalkınma projesi niteliğindedir. Bu proje Batı Karadeniz ve Kuzey Anadolu illerinin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir ivme oluşturacaktır. Filyos Limanı'nın altyapı çalışmaları bu yılsonuna kadar tamamlanacak olup üç bin metre rıhtım uzunluğuna, 19 metre su derinliğine ve yıllık 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahip olacaktır. Bu liman için farklı işletme modelleri üzerinde çalıştığımızı bilmenizi isterim."

"TÜRKİYEMİZ BENZERSİZ BİR REKABET GÜCÜNE SAHİPTİR"

"Türkiyemiz bugün dünyanın en büyük ekonomilerinden biri olarak ulaştırma faaliyetleri açısından da bizleri gururlandıran benzersiz bir rekabet gücüne sahiptir. Ortaya koyduğumuz her projenin dünyada ilgi uyandırması da bu gururumuzu pekiştirmektedir" diyen Karaismailoğlu, şunları söyledi: "Yaptığımız her türlü yatırım sektörümüzün gelişmesi için önemli bir adımdır. Bu bakımdan son dönemde seyir emniyetinin ve deniz can ve mal çevre güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsur olan gemi trafik hizmetleri dijitalleşen dünyada ülkemizin denizcilik alanında yapmış olduğu en önemli yatırımlardan biridir." Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'ni bir adım daha ileriye taşıyarak Marmara Denizi'nin tamamının gemi trafik hizmetleri kapsamına alınması amacıyla çalışmalara başladıklarının bilgisini veren Karaismailoğlu, mevcut sisteme ilave edilecek 5 adet trafik gözetleme istasyonu vasıtası ile iki yeni hizmet sahasını da oluşturacaklarını söyledi. Yapılan bu çalışma ile Türk Boğazlarının tamamını kapsayan bir gemi trafik hizmetleri sistemine sahip olacağımızı ifade eden Karaismailoğlu, sistemin kontrol ve yönetiminin Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde bulunan Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi'nde kurulacak bir birim tarafından sağlanacağını belirtti. Karaismailoğlu şöyle devam etti: "Türk Boğazlarında seyir emniyetine katkıda bulunması amacıyla bakanlığımız tarafından verilen römorkörcülük hizmetinin kapasitesini artırmaktayız. Dört adet acil müdahale römorkörünün ihalesi yapılmış olup, ilk kaynak töreniyle iki römorkörün inşasına başlanmıştır. Bu yatırımlarımız artarak devam edecek olup, bu amaçla 6 adet kılavuzluk hizmet botunun da ihalesini yaptık ve inşa projelerini başlattık."

Bakanlık tarafından, Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde 110 bin metrekarelik alanda kurulu Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi'nin hizmete açıldığını söyleyen Karaismailoğlu, ülkemizin eğitimdeki dönüşüm hamlesi çerçevesinde kurdukları ulusal merkezimizin deniz kirliliğine müdahaleye ilişkin gerçek koşullar altında uygulamalı eğitim verme kapasitesine sahip olmasıyla dünyada önemli bir yere sahip olduğunun altını çizdi. Denizcilik konusunda nitelikli eğitimlerin adresi olması amaçlanan bu merkez için, dünyada bir ilk olma özelliği taşıyacak olan Denizcilik Eğitiminde Simülasyon ve Model Gemi Eğitimi konseptini bir arada sunacak fonksiyonların eklenmesi çalışmalarının devam ettiğini belirten Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu, ayrıca simülasyon merkezlerinde verilmesi mümkün olmayan kılavuz kaptanlar ile diğer gemi kaptanlarına yönelik Uygulamalı Gemi Manevraları Eğitimi'nin verileceği bir gemi eğitimi tesisini inşa etmeyi planladıklarını da sözlerine ekledi.

"Tüm dünyayı etkisi altına alan, ülkemizi de etkileyen, salgının küresel ölçekte dijital iş birliğine ilişkin yol haritası uygulanmasının bize katacağı ivme aşikardır" diyen Karaismailoğlu, denizcilik sektörünün küresel düzenleyicisi olan Uluslararası Denizcilik Örgütü nezdinde yer bulan dijitalleşme çalışmaları sonucunda denizcilik sektöründe gemi, liman ve haberleşme sistemlerinin dijitalleşme yolunda olduğunu söyledi.

"HEDEFİMİZ YENİ İNŞA GEMİLERDE YERLİLİK ORANINI %60-80 BANDINA YÜKSELTMEK"

"Ülkemiz tersanelerinde farklı cinslerde ürettiğimiz yeni gemilerin 2020 yılı itibarıyla millilik oranı %40 ile 60 civarındadır" diye konuşan Karaismailoğlu, yerlilik oranını artırmaya yönelik olarak gemi sacını %100 yerli kaynaklardan imal etmek için faaliyetlerinin devam ettiğini belirtti. "Hedefimiz yeni inşa gemilerde yerlilik oranını %60-80 bandına yükseltmektir" diyen Karaismailoğlu sözlerini şöyle sürdürdü: "11. Kalkınma Planımızın politika ve hedeflerinden birisi de, ülkemiz limanlarında aynı hizmet için çok farklı ücretler ödenmesinin önüne geçmektir. Bu kapsamda bir tebliğ yayınlayarak limanlarımızda ücret talep edilebilecek hizmet kalemlerinin tanımlanarak standart hale getirilmesi amaçlanmıştır. Limanlarda sunulan bazı hizmet kalemleri için tavan ücret belirleyerek bu hususu önümüzdeki dönemde de takip edeceğiz."

2003 yılında 1000 groston üzeri Türk sahipli ticaret filosunun 8.9 milyon DWT ile 17. sıradayken, 2020 yılı itibarıyla 29.3 milyon DWT'ye ulaşarak 15. sıraya yükseldiğinin bilgisini veren Karaismailoğlu, ancak ne yazık ki

Türk sahipli gemi filomuzun büyük bir bölümünün Türk bayraklı olmadığına işaret etti. Karaismailoğlu şöyle devam etti: "Sizlere ait bu gemilerin Türk bayrağına geçmesini sağlamak amacıyla çalışmalar yürüteceğiz. Sizlerden de bu amaca yönelik ciddi katkılar bekliyoruz. Gemilerimizin dünya denizlerinde Türk bayrağı taşıması için gerekli hassasiyeti göstereceğinizden de eminiz."

"ÜLKEMİZ BEYAZ LİSTEDE YER ALMAKTADIR"

Ülkemizde dünya standartlarında gemi adamı eğitimleri verildiğini, bu alanda gerek kamu gerek özel üniversitelerimizde dünya ile yarışır, yeterli sayıda eğitim kuruluşuna sahip olduğumuzu vurgulayan Bakan Karaismailoğlu, ülkemizin Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından yayınlanan ve uluslararası standartlara uygun denizcilik eğitimi veren üye ülkelerin yer aldığı Beyaz Liste'de yer almakta olduğunun altını çizdi. Bununla birlikte, ülkemizde gelişen deniz ticareti ve deniz operasyonlarında standart eğitimlerin dışında nitelikli eğitim ihtiyacı bulunmakta olduğunu sözlerine ekleyen Karaismailoğlu, içerisinde bulunduğumuz salgın döneminde deniz yoluyla taşımacılığın devam etmesinin hayati önem taşıması nedeniyle çeşitli tedbirler aldıklarını ifade etti. Bu kapsamda gemi adamıyla gemi denizcilik şirketlerinin sertifikalarının süreleriyle gemi denetimlerinin aralıklarının uzatıldığını söyleyen Karaismailoğlu, "Ülkemizin denizlerde sahip olduğu bu zengin potansiyeli en iyi şekilde değerlendirerek, dünya denizciliğinde hak ettiği yeri alması hepimizin ortak dileğidir.

Unutmayalım ki, denize ve denizciliğe verilecek önem ölçüsünde Türkiye Cumhuriyeti büyüyecek ve güçlenecektir. Bu vesileyle denizciliğimizi geliştirmek ve çok daha iyi noktalara taşımak ve dünya denizciliği sektöründe payımızı artırmak için çalışmaya devam edeceğimizi belirtirken, ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmetle anıyor ve sektörde emeği geçenlere ve denizcilerimize en içten duygularla teşekkür ediyorum" diye konuştu. Üç tarafı denizlerle çevrili ve dünyanın gıpta ile baktığı bir coğrafyaya sahip olduğumuza işaret eden Bakan Karaismailoğlu sözlerini şöyle tamamladı: "Bu bakımdan denizler ve denizciler bizim için ayrı bir değersiniz. Bu yaklaşımla Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma

ve Altyapı Bakanlığı olarak denizcilik ve deniz yolları alanına dört elle sarılıyoruz. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun. Allah selamet versin. Aranızda olmaktan büyük mutluluk duydum, teşekkür ediyorum hepinize."

Karaismailoğlu'nun konuşmasını tamamlamasının ardından kendisine günün anısına İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından bir hatıra objesi hediye edildi. Hemen sonrasında ise günün anısına Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Bakan Adil Karaismailoğlu'na bir hatıra objesi daha hediye etti.

BİRİNCİ DENİZCİ MİLLET DENİZCİ ÜLKE FİKİR PROJE YARIŞMASI ÖDÜL TÖRENİ

Hediyelerin takdiminin ardından Birinci Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Proje Yarışması Ödül Töreni'ne geçildi. Denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla Denizci Millet Denizci Ülke vizyonuna uygun olarak düzenlenen, 2 Ocak 2020 tarihinden itibaren başvurular alınmaya başlanan Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Proje Yarışması kapsamında yeni, özgün ve uygulanabilir 53 nitelikli fikir ve proje ön değerlendirme aşamasında tüm denizcilik fakültelerinden 13 öğretim üyesi ve final aşamasında 6 profesör öğretim üyesi ve sektörden değerli başkanlar tarafından gerçekleştirilen değerlendirmeler sonucunda 6 proje katılımcısı finalde sunum yapmak üzere seçildi.

Finale katılma başarısını gösteren bu projelerden mansiyon ödülüne layık görülen deniz altı temizleme ve destek robotu projesi ile İsmail Ergün, Kemik Geometrisinden Esinlenilerek Gemi Yapımında Kullanılmak Üzere Yeni Bir Profilin Geliştirilmesi Projesi ile takımı adına Mehmet Akman, Gemi İnşa Sektöründe Kullanılan Büyük Boyutta ve Karmaşık Parçaların Akıllı İmalat Yöntemi ile Gözenekli İç Yapıda Üretilmesi konulu Projesiyle takımı adına Serkan Nohut ödüllerini almak üzere sahneye davet edildi. Dereceye giren katılımcılara, Birinci Denizci Millet Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması anısına jüri adına Jüri Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan plaketlerini takdim etti.

Hemen akabinde final jüri üyeleri tarafından yapılan değerlendirme neticesinde ilk 3 derecede yer alan proje katılımcılarının isimleri okundu. Yarışmada üçüncülüğü "Farklı çalışma modlarına sahip, pentamaran gövdeli ve modüler acil durum müdahale aracının geliştirilmesi (ADMA)" konulu projesi ile Mehmet Ozan Şerifoğlu kazandı ve Oda tarafından 15 bin TL'lik ödülle ödüllendirildi. Mehmet Ozan Şerifoğlu ve takımına plaketlerini ve ödüllerini Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır verdi. Yarışmada ikinciliği "Denizcilik Sektörü İçin Balık Mukusu Katkılı Yüksek Antifouling Özellikli Deniz Dostu Boya" konulu projesi ile Cemal Turan kazandı ve Oda tarafından 30 bin TL'lik ödüle layık görüldü. Cemal Turan'a ödülünü ve yarışma anısına plaketini İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran takdim etti.

Birinciliği ise Blueway, turizm sektörünün Mavi Yolculuk pazarını hedefleyen B2B odaklı gerçek zamanlı bilgi, analitik ve raporlama çözümlerini sunan yeni nesil dijital bir platform konulu projesi ile Fatih Yıldızhan ve takımı kazandı ve Oda tarafından 50 bin TL'lik ödüle layık görüldüler.

Fatih Yıldızhan, sağlık durumu nedeniyle törene iştirak edemediğinden plaketi ve ödülü takım arkadaşı Yasemin Yıldızhan'a Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu tarafından takdim edildi. Ödül töreni, fotoğraf çekimi ve tüm proje sahipleri ile toplu fotoğraf çekiminin ardından sona erdi. Törenin sona ermesinin ardından, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, tüm katılımcılara teşekkür ederek Meclis toplantısını sonlandırdı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI KUTLANDI

1 Temmuz, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 94. yıldönümü Beşiktaş sahilinde düzenlenen törenle kutlandı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katıldı. Törene katılanlar Barbaros Hayrettin Paşa türbesini de ziyaret ettiler. Son olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait botla denize açılacak, şehitlerimiz anısına denize çelenk bırakıldı.

İMEAK DTO'DAN ANKARA'YA ÖNEMLİ ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Oda Sekretaryası, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcıları Çetin Ali Dönmez ve Dr. M. Fatih Kacır'ı, Ankara'da makamlarında ziyaret etti. Ankara ziyareti kapsamında DTO heyeti KOSGEB Başkanı Prof. Dr. Cevahir Uzkurt'u da makamında ziyaret etti.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU'NDAN GİSAŞ'A ZİYARET

Odanın Meclis Toplantısı'nın ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimiyle Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne geçen Bakan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, GİSAŞ Power Elektrikli Römorkörü test etti. Tamamen elektrikli dünyanın ilk römorkörünü test eden ve bölgede incelemelerde bulunan Bakan Karaismailoğlu, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'dan da bilgi aldı. Denizcilik camiası için büyük bir gün olduğunu ifade eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, paylaştıkları bilgiler ve yapılan değerlendirmelerin sektör için fayda sağlayacağını ifade etti.

TOBB MÜHENDİSLİK TASARIM VE ÜRETİM TESİSLERİNİN TEMEL ATMA TÖRENİ YAPILDI

Bursa'nın Gemlik ilçesinde "Türkiye'nin Otomobili"nin üretileceği TOGG Mühendislik, Tasarım ve Üretim Tesisleri İnşaatına Başlama Töreni düzenlendi. Fabrikanın temel atma törenine TBMM Başkanı Mustafa Şentop, TBMM bir önceki Başkanı Binali Yıldırım, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, TOGG CEO'su Gürcan Karakaş, TOBB Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'da katıldı.

GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERİ YAPILDI

Daha önce yapılması planlanan ancak koronavirüs salgını nedeniyle ertelenen Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri yapıldı. Seminer, yüzde 50 salon kapasitesi ile sosyal mesafe, tıbbi maske ve hijyen kuralına uygun olarak 22 Temmuz Çarşamba günü saat 10:00 - 11:30 ve 12:00 - 13:30 saatleri arasında Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Konferans Salonu'nda Henryk Antoni Jozef Drowniak tarafından "Pandemi Döneminde Acenteler Tarafından Alınan Önlemler ve Yapılan İşlemler" konusu ile her bir oturum 55 kişi olacak şekilde toplamda 110 kişilik iki ayrı oturumda gerçekleştirildi.

TİCARET BAKAN YARDIMCISI RIZA TUNA TURAGAY'A ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve beraberindeki Başkanı olduğu TOBB Tır Komitesi'nin üyeleri, 22 Temmuz Çarşamba günü Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'ı Ankara'daki makamında ziyaret ettiler.

E-İRSALİYE SİSTEMİNE GEÇİŞ HAKKINDA İMEAK DTO TARAFINDAN EĞİTİM DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından E-İrsaliye sistemine geçiş uygulama örnekleri, yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri konulu eğitim düzenlendi. Yönetim Kurulu Maliye Danışmanı Murat Erişti ve Serbest Muhasebeci, Mali Müşavir Sibel Lilioğlu tarafından düzenlenen eğitim, 22 Temmuz Çarşamba günü zoom üzerinden ve DTO Plus kanalından üyelere sunuldu. E-İrsaliye Sistemine Geçiş, Uygulama Örnekleri, Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri konulu seminer soru-cevap bölümünün ardından sona erdi.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA

JOTUN

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

metrobanding.no – © Michel Vandum/ RCCL

Jotun Yapıları Korur

jotun.com.tr

İnşaat Boyaları

Deniz Boyaları

Endüstri Boyaları

Toz Boyalar

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

Piri Reis Üniversitesi
TERCİH GÜNLERİ

27 TEMMUZ - 14 AĞUSTOS

- Denizcilik Fakültesi
- Hukuk Fakültesi
- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
- Mühendislik Fakültesi
- Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Fen Bilimleri Enstitüsü

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

pirireisuni | pirireisuniversity | pirireisuniversitesi | pirireis.edu.tr

Working together to deliver decarbonised shipping.

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

Engage with us at **lr.org**

Lloyd's Register

Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited, 2019. A member of the Lloyd's Register group.

38 YILLIK ÇINAR: DENİZ TİCARET ODASI

Deniz Ticaret Odası ilk olarak 26 Ağustos 1982'de İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş, daha sonra faaliyet alanı Marmara Denizi Bölgesi, Türkiye'nin Ege kıyısı ve Akdeniz kıyısı bölgelerini ve nihayet ülkenin Karadeniz kıyısını kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 26 Ağustos 2020'de Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunun 38. yılını kutluyoruz.

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş hikayesi 1970 yıllarına uzanmaktadır. Bu tarihte denizcilik camiamızın temsil edildiği yer, İstanbul Ticaret Odası'dır. İTO'daki denizcilik komitesinin üyeleri de; rahmetli Ziya Kalkavan ve Mehmet Şekerci'dir. Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasında dönemin başbakanı Bülent Ulusu'nun, E. Oramiral Celal Eyiceoğlu ve deniz kuvvetlerinin katkısı büyüktür. DTO'nun kuruluşunda elini taşın altına koyan isimler olduğu gibi, onları bu savaşta destekleyen, bu işin mutfağında çalışan birçok isim vardır.

İstanbul Ticaret Odası'nda bir meslek komitesiyken, bundan tam 38 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır. DTO'nun kuruluş çalışmaları 1980'li yılların başlarında dönemin Başbakanı Em. Oramiral Bülent Ulusu'nun denizciliğe verdiği büyük önem dikkate alınarak Armatörler Birliği ve dönemin denizcilik camiası paydaşlarının yaptıkları girişimler sonucunda başlamıştır. İlerleyen süreçte yapılan çalışmalar sonucunda; Ticaret Bakanlığı'nın, 4 Mayıs 1982 tarihli kararıyla Oda'nın kuruluş izni verilmiştir.

Oda Meslek Komitelerinin ilk seçimi 3 Ağustos 1982 tarihinde yapılmış, 26 Ağustos 1982 tarihinde Oda Meclis Başkanlık Divanı gözetiminde ilk yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyeleri seçimi yapılarak DTO, ilk hizmet yeri olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Beşiktaş, Akaretler'de tahsis ettiği bir binada faaliyetine başlamıştır.

Dönemin Ticaret Bakanı Kemal Cantürk ile görüşmeye giden ve giderken götürdükleri kuruluş dilekçesinde isimleri olan kurucu üyeler:
Ziya Kalkavan, Ferit Özdemir, Hacı İsmail Kaptanoğlu, Fuat Miras, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri, Pekin Baran, Selahattin Beyazıt, E. Oramiral Celal Eyiceoğlu, Cengiz kaptanoğlu, Mehmet Şekerci, Şadan Kalkavan, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Semih Sohtorik ve Deniz Nakliyat Genel Müdürü Rıza Akoğlu.

Dilekçeyi Ticaret Bakanı Kemal Cantürk'e elden teslim eden heyet:
Ferit Özdemir, Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Pekin Baran ve Cengiz Kaptanoğlu.

İlk Mütevelli Heyet: Bu heyetin görevi, Oda'nın ilk genel kurulunun yapılması için hazırlık yapmaktır. Ferit Biren heyet başkanı, Ferit Özdemir ise başkan vekili seçilir.

Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Ferit Özdemir, Mehmet Şekerci, Turgut Kaptanoğlu, Rüstem Markaloğlu, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Erdal Aksoy, Hüseyin Aksu, Cengiz Kaptanoğlu, Nevzat Kalkavan, Erim Akat, Hakkı Uzunoğlu, İsmail Kaptanoğlu, Ferit Biren, Asaf Güneri, Semih Sohtorik, Hilmi Sönmez, Adil Göksu, Bedri İnce, Kenan Kolotoğlu, Reşit Kalkavan, Çetin Taşkent, Sefer Kalkavan, Pekin Baran, Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Selahattin Beyazıt, Nuri Cerrahoğlu, Ziya Kalkavan.

DTO'nun ilk yönetim kurulu
Yönetim Kurulu Başkanı Pekin Baran, Başkan Vekili Cengiz Kaptanoğlu, Başkan Vekili Asaf Güneri, Muhasip Üye Eşref Cerrahoğlu, Üye Metin Leblebicioğlu, Hilmi Sönmez, Semih Sohtorik, Fethi Işın, Genel Sekreter Dr. Yıldırım Kılkış, Genel Sekreter Yardımcısı Necmettin Akten.

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan bu yana Meclis Başkanları
E. Oramiral Celal Eyiceoğlu
Ziya Kalkavan
Eşref Cerrahoğlu
Adil Göksu
Erol Yücel
Cengiz Kaptanoğlu
Salih Zeki Çakır

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan bu yana Yönetim Kurulu Başkanları
Pekin Baran
Semih Sohtorik
Erol Yılmaz Akçal
Hilmi Sönmez
Eşref Cerrahoğlu
Cengiz Kaptanoğlu
Metin Kalkavan
Tamer Kıran

Celal Eyiceoğlu İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis başkanlığına seçildi

● İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan vekillerine Ferit Özdemir ve Mehmet Şekerci getirildi.

İSTANBUL (a.a.) — İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanlığı'na Celal Eyiceoğlu getirildi. Ferit Özdemir ve Mehmet Şekerci de Meclis Başkan vekilliğine seçildiler.

1967 sayılı kanunla kurulan İstanbul Deniz Ticaret Odası'nın ilk Meclis toplantısında bir konuşma yapan İstanbul Valisi Nevzat Ayaz, Deniz Ticaret filomuzun 1979 yılında 1 milyon 932 bin Dwt kapasiteye sahip olduğunu, bu rakamın 1982 yılının haziran sonunda 3 milyon 281 bin Dwt'a ulaştığını vurguladı. Vali Ayaz, 389 milyon gros ton kapasitesi olan Dünya Ticaret Filosu için de, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 352 parça gemi ile 31. sırada yerıldığını da sözlerine ekledi.

Daha sonra bir konuşma yapan Meclis Başkanı Celal Eyiceoğlu, «Deniz Ticaret Odası en kısa zamanda sekreteryasını kurarak, ülkenin ekonomik hayatında, bağımsız bir meslek kuruluşu olarak mümkün yerini alacaktır» dedi.

CELAL EYİCEOĞLU — Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Tokyo Büyükelçiliğinden İstanbul Deniz Ticaret Odası Başkanlığına...

Bankası 1982 Yıllık Raporu yayınlandı

Türk - protok onayla

Cumhuriyet Gazetesi

LOGO VE DTO
Meşakkatli bir yolculuktan sonra, sıra DTO'nun logosuna gelmiştir. Önce ünlü grafik sanatçımız İhap Hulusi'ye logo için teklif götürülür, ancak yaşlılığı nedeniyle İhap Hulusi, bu çalışmayı yapamayacağını nazik bir dille denizcilere beyan eder. Bunun üzerine logonun hazırlanması için Pendik Tersanesi'nin de logosunu çizen Tatbiki Sanatlar Yüksek Okulu Hocası Halis Biçer'e teklif götürülür. Sonuçta, TSYO Grafik Bölümü'nde bir yarışma açılır. Yarışmayı kazanan logo, DTO'nın logosu olarak onaylanır.

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN'A ANLAMLI ÖDÜL

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, ÜniAr'ın düzenlediği 2020 Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırma Raporu sonucuna göre gümüş ödülün sahibi oldu.

Türk yükseköğretim sisteminin gelişimine katkı sağlamak amacıyla Prof. Dr. Engin Karadağ ve Prof. Dr. Cemil Yücel'in kurduğu Üniversite Araştırmaları Laboratuarı (ÜniAr), 2020 yılı Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırma Raporu'nu yayınladı. Öğrencilere öğrenim gördükleri üniversitenin rektörünü değerlendirmeleri amacıyla 10 maddeden oluşan "Rektör Performansı Değerlendirme Ölçeği" uygulandı. Geçen sene bronz ödülü alan Prof. Dr. Oral Erdoğan bu sene gümüş ödülün sahibi oldu.

Yükseköğretim Kurulu (YÖK) istatistiklerine bağlı olarak 2019-2020

öğretim yılında lisans öğrencisi bulunan toplam 125'i devlet, 67'si vakıf olmak üzere 192 üniversite belirlendi.

Seçilen üniversitelerde tüm fakülte türlerinde okuyan yüzde 52.1'i kadın, yüzde 47.9'u erkek toplam 39 bin 386 öğrenciyle görüşüldü. Araştırma sonucu ÜniAR'ın Gümüş ödül listesinde yer alan rektörlerden birisi de Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan oldu.

Piri Reis Üniversitesi 2020 yılındaki genel başarı sıralamasında da 6'ncılığa yükselerek başarısını ortaya koydu

ÜniAr'ın, üniversite ve yükseköğretim üzerine araştırmalar yapan bağımsız bir araştırma laboratuarı olduğunun altını çizen Prof. Karadağ ve Prof. Yücel, hedeflerinin öğrencilerin beklentilerinin dikkate alınarak, üniversitelerin daha öğrenci merkezli olması için yol göstermek olduğunu vurguladılar.

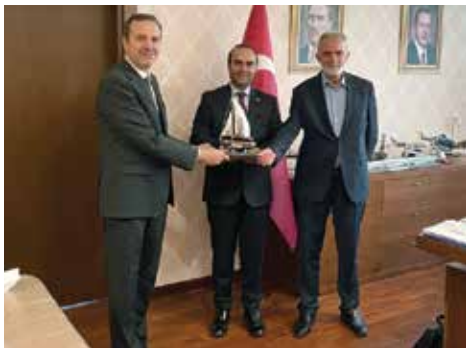
İMEAK DTO'DAN ANKARA'YA ÖNEMLİ ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığındaki DTO heyeti Ankara'da Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcılarını makam odalarında ziyaret etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Oda Sekretaryası, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcıları Çetin Ali Dönmez ve Dr. M. Fatih Kacır'ı, Sanayi ve Tenoloji Bakanlığı'ndaki makamlarında ziyaret ettiler.

Denizcilik sektörü ile ilgili önemli konuların görüşüldüğü ve karşılıklı fikir alışverişinde bulunulan ziyaretin sonunda DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcıları Çetin Ali Dönmez ve Fatih Kacır'a, ziyaretin anısına birer gemi maketi takdim ettiler.

DTO yönetiminin Ankara ziyareti kapsamında DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, KOSGEB Başkanı Prof.



Dr. Cevahir Uzkurt'u da makamında ziyaret ettiler. Önemli kon uların masaya yatırıldığı toplanı sonrasında Tamer Kıran ve Salih Zeki Çakır, Prof. Dr. Cevahir Uzkurt'a ziyaretin anısına bir tablo sundular.

İMEAK DTO, HAKLARINDA ÇIKAN YALAN HABERE İLİŞKİN AÇIKLAMA YAPTI

İMEAK DTO, Yeniçağ Gazetesi köşe yazarı Orhan Uğurlu'nun "Sıra kıyılarımızı yağmalamaya geldi" başlıklı yazısındaki iddialara ilişkin açıklama yaptı.

Açıklama şöyle:
"Son günlerde bazı medya mecralarında gündeme getirilen, Muğla ili ve çevresindeki bazı sahiller, plajlar, yat bağlama tesisleri, iskeleler ve koyların kullanım haklarının Odamız şirketlerinden Deniz Kıyı ve Çevre Yönetimi A.Ş'ye devredildiğine ilişkin gerçek dışı haberler nedeniyle kamuoyunu doğru bilgilendirme ihtiyacı hasıl olmuştur.

Konu, ilk kez 2016 yılında ortaya çıkmış, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, tasarruf yetkisi kendisine ait bazı sahil ve koyların kullanımını bir pilot proje olarak İMEAK DTO'ya tahsis etmeyi düşünmüştür. O tarihlerde konuyu bir sosyal sorumluluk projesi olarak gören o günkü İMEAK DTO yönetimi, Deniz Kıyı ve Çevre Yönetimi Anonim Şirketi'ni kurmuştur. Ancak Bakanlık daha sonra bu düşüncesinden vazgeçmiştir.

Geçtiğimiz günlerde, o tarihlerde yapılan eski bir haberin, sanki yeni bir gelişmeymiş gibi bazı sosyal medya mecralarında paylaşılmasıyla konunun sebebini bilemediğimiz bir şekilde yeniden gündeme getirilmeye çalışıldığını görüyoruz. Bilinmesini isteriz ki; o günden bu yana geçen süreçte ne Bakanlığın ne de İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bu konuda bir girişimi ve çalışması olmamıştır.

Bugün itibarıyla Deniz Kıyı ve Çevre Yönetimi A.Ş.'ye yapılmış bir devir söz konusu değildir.

Tüm bu gerçeklere rağmen, üstelik herhangi bir devir ve sorumluluk almadığımız halde, bugün yeniden gündeme getirilmeye çalışılan bir konuyla ilgili yalan ve etik dışı haberlere karşı her türlü hukuki haklarımızı saklı tuttuğumuzu hatırlatmak isteriz."

TAMER KIRAN'DAN 15 TEMMUZ MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'yle ilgili yayımladığı açıklamada önemli mesajlar verdi.

İşte o açıklama:
Demokrasi tarihimiz açısından önemli bir dönüm noktası olan 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün dördüncü yıl dönümünü idrak ediyoruz.

15 TEMMUZ HAK VE ÖZGÜRLÜKLERİMİZE KASTETME GİRİŞİMİYDİ

15 Temmuz, yıllardır devletin sinesine sinsice yuvalanmış karanlık bir terör örgütünün, sınırlarımızın dışındaki destekçileri ile birlikte bayrağımıza, hak ve özgürlüklerimize kastetme girişimiydi. O gece kadın erkek, genç yaşlı sokaklara dökülen Türk milleti, demokrasimize kast eden bu hain saldırıyı, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın dik duruşu, kararlılığı ve direktifleriyle bertaraf etmeyi başarmıştır. 15 Temmuz'da yaşanan acıların benzerlerini yaşamamak için bu hain girişimi hiçbir zaman unutmamalı, ülkemizin geleceğine kasteden şer odaklarına karşı Cumhuriyetimizi ve Demokrasimizi korumak için etkin ve kararlı şekilde mücadelemizi her zaman sürdürmeliyiz. Biz, bir ve birlik içinde olduğumuz sürece ülkemizin jeopolitik konumu, üretim kabiliyeti ve potansiyel insan gücüyle ilerlemesini hiçbir güç durduramayacaktır. Bu vesileyle, 15 Temmuz'da vatanı ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımızı sunuyorum.

Allah, milletimize bir daha böyle ihanetler ve acılar yaşatmasın.

TOBB MÜHENDİSLİK TASARIM VE ÜRETİM TESİSLERİNİN TEMEL ATMA TÖRENİ YAPILDI

Bursa'nın Gemlik ilçesinde "Türkiye'nin Otomobili''nin üretileceği TOGG Mühendislik, Tasarım ve Üretim Tesisleri İnşaatına Başlama Töreni düzenlendi.

Bursa'nın Gemlik ilçesinde bir alanda yapılacak fabrikanın temel atma törenine TBMM Başkanı Mustafa Şentop, TBMM bir önceki Başkanı Binali Yıldırım, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, TOGG CEO'su Gürcan Karakaş, TOBB Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'da katıldı.

CUMHURBAŞKANI RECEP TAYYİP ERDOĞAN EKİBE TEŞEKKÜR ETTİ

Türkiye'nin Otomobili'nin hayırlı olmasını dileyen Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, projenin bu aşamaya ulaşmasında emeği ve katkısı olan herkesi tebrik ederek, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu ve yönetimine, projeye yüreğini koyan babayiğitlere, gecesini gündüzüne katarak projenin bugünlere gelmesini sağlayan TOGG ekibine teşekkürlerini sundu.

Bu alandaki büyük beklentileri hayata geçireceklerine inandığını belirten Erdoğan, sözlerini "İnşallah bizler de projenin tüm saflarında yanınızda olmaya, sizleri desteklemeye devam edeceğiz. Mevlam yolumuzu, bahtımızı açık etsin" diyerek tamamladı.

2022 SONUNDA ARACIMIZI BANTTAN İNDİRECEĞİZ

Rifat Hisarcıklıoğlu, bu işe inandıklarını, ortaklarıyla birlikte taşın altına ellerini değil gövdelerini de koyduklarını belirterek, yollarının uzun ve zorlu olduğunu, kendilerinin başarısız olmasını isteyenlerin yüzünü kara çıkaracaklarını vurguladı. "Türkiye'nin

Otomobili teknolojik dönüşümdür, dijital ekonomiye geçiştir" diyen Hisarcıklıoğlu, bu inançla TOGG ortakları ve çalışanları olarak işlerinin başında olduklarını söyledi. Hisarcıklıoğlu, "Geçtiğimiz yıl sonunda araçlarımızı tanıttık, şimdi de üretim üssümüzün yapımına başlıyoruz. İnşallah planlarımızı bir bir yerine getirerek, 2022 sonunda da ilk aracımızı burada yine sizlerin huzurunda banttan indireceğiz" dedi.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ BÜYÜK BİR BAŞARIYA İMZA ATTI

Yüksek Öğretim Kurumu Başkanlığı tarafından yayınlanan "YÖK 2019 Üniversite İzleme ve Değerlendirme Raporu"nda Piri Reis Üniversitesi, bilimsel yayınlar sıralamasında Türkiye'de ilk üç üniversite arasına girdi.

Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) Başkanlığı tarafından üniversitelerin 2018 yılı verilerine göre yapılan araştırmanın sonuçları, "YÖK 2019 Üniversite İzleme ve Değerlendirme Raporu" başlığı ile yayınlanırken, Türkiye'nin tek denizcilik ihtisas üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi, bilimsel yayınlar sıralamasında Türkiye'de ilk üç üniversite arasına girdi.

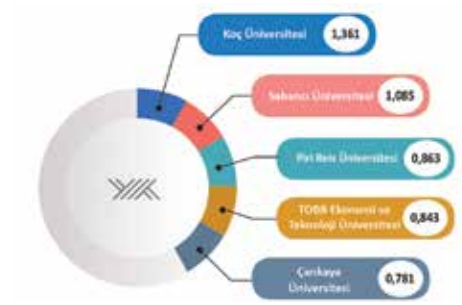
Koç ve Sabancı Üniversitesi'nden sonra üçüncü sırada yer alan Piri Reis Üniversitesi böylece büyük bir başarıya da imza atmış oldu. SCI, SCI-Expanded, SSCI, AHCI ve ESCI endeksli dergilerdeki öğretim elemanı başına düşen yayın sayısı ortalaması 0,863 olan Piri Reis Üniversitesi Koç ve Sabancı üniversitelerinin ardından üçüncü olarak çok genç bir üniversite olmasına rağmen büyük bir başarı yakaladı.

Piri Reis Üniversitesi akademisyenlerinin 100'ün üzerinde makalesi uluslararası itibarlı dergilerde yayınlanıyor. Bilimsel yayınlarda 2018 yılı itibariyle tüm üniversiteler arasında üçüncü sıraya kadar yükselmiş olan Piri Reis Üniversitesi, özellikle denizcilik alanında en iyi eğitim ve öğretimi sunma gayreti içindeyken, aynı zamanda bilimsel çalışmalara da büyük önem vermektedir. 2018 yılındaki yayınlanmış çalışmalardan önemli bir kısmını da denizcilik oluşturmaktadır. Yayınların yer aldığı öncü denizcilik dergilerine örnek vermek gerekirse; "Ocean Engineering", "SME Journal of Fluids Engineering", "Maritime Policy and Management" dikkati çekmektedir. Üniversitenin denizciliği tamamlayıcı diğer alanlar kapsamında da yine önde gelen uluslararası dergilerde yayınlar yaptığını belirtmek gerekir. Birkaç tanesini örnek verebiliriz: "Journal of East European Management Studies", Journal of Polimer Scşence: Part A: Polymer Chemistry", International Journal of Green Energy", "Advances in Deifference Equations", "European Polymer Journal", "EURASIP Journal on Advance in Signal Processing".

Çok önemli dergilerde makaleler, seçkin uluslararası konferanslarda bilimsel tebliğler, öncü yayınevlerinin yayınladığı kitaplarda bölümler yazan Piri Reis Üniversitesi'nin akademisyenleri daha kuruluşunun 10. yılında üniversitenin bilimsel dünyada önemli bir yer edinmesini sağlamaktadır. Konu bazlı bakılırsa; gemi inşa, deniz taşımacılığına ilişkin yeni gelişmeler, navigasyon yöntemleri, denizcilik eğitimi, Montrö Sözleşmesi, akıllı limanlar, Karadeniz'in değişen jeopolitiği, deniz tarihi, denizcilik kimyası ve malzemeler, deniz işletmeciliği ve ekonomisi, lojistik yönetimi, makro ve mikro ekonomi, pazarlama yönetimi ve sanal market alışverişi, örgütsel davranış modelleri vb. birçok alanda bilimsel çalışmalara imza atılmıştır. Takip eden yıllarda da özellikle hukuk fakültesinin de eklenmesiyle daha fazla alanda yayın imkanı da doğmuş görünüyor.

YAYINLARDA ÖZGÜNLÜK VE BİLİME YAPTIĞI KATKI ÖNEMLİ

Özellikle SCI Exp., SSCI ve AHCI kapsamında taranan dergilerde yayınlanan makaleler hem çalışmanın tescili ve kalitesinin ortaya konmasına aracı olurken, hem de yazarlar ve üniversiteleri için bir prestij konusu oluyor. Diğer bir ifade ile akademik dünyada ilerlemek için bu endekslerden



birinde taranan dergilerde, alandan alana değişen ortalama frekanslarda yayın yapmak bir mecburiyet olarak ortaya çıkıyor. Bilimsel dergileri periyodik olarak kontrol eden ve tarayan bir endeksleme sistemi bulunuyor.

Genişletilmiş Sciende Citation Index (SCI Expanded), Social Science Citation Index (SSCI) ve Arts and Humanities Citation Index (AHCI) ile birlikte bilimsel makalelerin kalitesini, bir tür rekabet yoluyla sürekli artıran oluşumlar olarak biliniyor. Söz konusu endeksler hem dergileri bir araya toparlıyor, hem de dergilerin içeriğine erişimi kolaylaştırıyor. Diğer taraftan evrensel olarak kabul gören bu tarama sistemleri, yayınların daha kaliteli ve değerli olması için de tetikleyici bir değer yaratıyor.

Bir derginin söz konusu endeksler tarafından taranması, ancak birkaç yıllık çok zorlu bir izleme sürecinin ardından gerçekleşiyor. Günümüz standartlarına göre, bir makalenin yayınlanması için ilk gerekli şart özgünlük. Şöyle ki yazdığınız eserin özgün olması için yeni bir teknik ortaya koyuyor veya var olan bir tekniği henüz uygulanmamış bir problemde başarıyla kullanıyor olması gerekiyor. Bunun yanında ikinci önemli husus da yayının bilime yaptığı katkı boyutu ve geniş bir bilimsel kitleye hitap etmesinin gerekliliği.

Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:
Bureau Veritas
Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.
Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.
Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL
Tel: +90 216 518 40 50
Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: ***www.bureauveritas.com.tr***

BUREAU VERITAS 1828

BUREAU VERITAS

Move Forward with Confidence

DENİZ TİCARET ODASI İZMİR ŞUBESİ 17. MEDYA VE FOTOĞRAF YARIŞMASI SONUÇLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin bu yıl 17. kez düzenlediği Medya ve Fotoğraf Yarışması sonuçlandı. Kovid-19 küresel salgını tedbirleri kapsamında on-line platform üzerinden yapılan seçici kurul toplantılarında medya dalında 17 eser, fotoğraf dalında ise 129 eser arasından dereceye girenler seçildi.

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Öğretim Üyesi Doç.Dr. Erkin Altunsaray, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekan Yardımcısı Dr.Öğr.Üyesi Nursel Gökdemir Işık, İzmir Gazeteciler Cemiyeti Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Dirik, İzmir Ekonomi Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr.Öğr.Üyesi Alper Gedik, Ekonomi Muhabirleri Derneği Üyesi Serap Dikmen Ahmetoğlu, Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr.Öğr.Üyesi Petek Durgeç, Yaşar Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr.Öğr.Üyesi Gizem Melek ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Müdürü Halil Hatipoğlu'ndan oluşan Medya Yarışması Seçici Kurulu'nun değerlendirmesi sonucunda İlkses Gazetesi'nden Sultan Gümüş'ün "Hayalet Gemiler Zehirliyor" haberi birinci oldu. Ticaret Gazetesi'nden Seza Nur Demirparmak'ın "Kadın Denizciler Önyargıları Yıkıyor" haberi ikinciliğe, Ticaret Gazetesi'nden Selda Ak'ın "Okyanus Ortasında Fırtınalara Göğüs Geriyoruz" haberi de üçüncülüğe değer görüldü. Yarışmada Anadolu Ajansı Muhabiri Yusuf Şahbaz'ın "Bu Balıklar Egeli" haberi mansiyon, İlkses Gazetesi'nden Nurettin Baki'nin "Yelkenler Deniz Tarihine Açılıyor" haberi ise jüri özel ödülü aldı.

18 FOTOĞRAFA ÖDÜL

Fotoğraf sanatçısı Murat Kaptan, Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Öğretim Üyesi Ahmet İmançer, Foto Muhabirleri Derneği İzmir Temsilcisi Turan Gültekin, Yaşar Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Öğrt. Görevlisi Güven Selçuk'tan oluşan 17. Fotoğraf Yarışması Seçici Kurulu, Alp Baranok'un "Deniz Bizim Her Şeyimiz" adlı eserini birinciliğe değer gördü. Seçkin Yenici'nin "Marina" adlı eseri ikinciliğe, Hakan Çöplü'nün "Yolculuk" adlı eseri üçüncülüğe değer görüldü. Seçici Kurul, 15 eseri de sergilenmeye değer buldu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, kamuoyunda denizciliğe yönelik ilgiyi artırmak için 17 yıldır düzenledikleri yarışmada ödül alanları tebrik ederken, yarışmaya katılan gazetecilere ve fotoğraf sanatçılarına da Ege denizciliğine katkıları için teşekkür etti. Öztürk, "Denizcilikle ilgili haberler ve fotoğraflar, Türk denizciliğinin gelişmesine ve Denizci Millet, Denizci Ülke hedefine ulaşma konusunda çok önemli destek veriyor.

Yüzümüzü denize döndükçe ülkemizin her alanda daha fazla ilerleyeceğine inanıyoruz" dedi.

(DTO İzmir 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

DENİZ TURİZMİNİN SEYİR DEFTERİ

Kökleri medeniyet tarihinin en eski çağlarından gelen turizm, son yirmi yıldır dünyanın en önemli sektörlerinden biri oldu.

Kentte yaşayan insanların zamanla gelir düzeylerinin ve yaşam standartlarının yükselmesi, sosyal güvenlik kapsamının genişlemesi, çalışma koşullarında çalışanlar lehine yapılan düzenlemeler, ulaşım ve haberleşme olanaklarındaki ilerlemeler sonucu günümüzde turizm farklı gelir gruplarına ve farklı isteklere sahip insanlara hizmet eder duruma geldi.

Dünya turizmine baktığımızda, gelişme ve genişleme beklenirken yaşadığımız Covid-19 salgın süreci yüzünden daralma yoluna giderek, dünya genelinde % 3,5 bir büyüme beklenirken % 3 civarı daralma yolunda ilerliyoruz.

Türkiye, hem konumu gereği hem de bu durumu iyi yönetmesi itibari ile AB ülkelerine göre daha iyi durumda.

Devletimiz sağladığı imkânları ile bizi rahatlattı. Fakat sürecin seyri daha çok desteğe ihtiyacımız olduğunu gösterdi.

Bu süreçte sektöre faydalı birçok karar İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğünde hayata geçirildi. Bağlantılar kurularak Bakanlıklarımızla sürekli istişare halinde olduk.

Her kriz kendi fırsatını beraberinde getirir. Genel turizmin içinde deniz turizmine sahip olan bir bölgede yaşıyor olmamız şu an bizim için bir şans. Ticari yatlarımız, günlük gezi teknelerimiz, su altı ve su üstü sporcularımız, şu anda yaşadıkları olumsuz dönemin telafisini yaşamaktalar.

Sınırlar henüz kapalı ama yerli turistlerimiz yüz güldürüyor. 80'li yılların başında gelişmeye başlayan deniz turizmi sağladığı döviz ve sosyal gelişimin yanında ekonomik katkısı genel turizmin içinde çok önemli bir paya sahip. İstatistiklere baktığımızda, 2002 yılında 1,9 milyar olan deniz turizmi gelirimiz 2019 yılında 7,2 milyara ulaşmış durumda. Bu da demek oluyor ki Deniz turizmi günümüze kadar %17'lik bir artış gösterdi.

Temmuz ayını verimli geçirirken, Ağustos ayı için hayallerimiz daha büyük ve kalabalığımız kontrollü bir şekilde daha fazla. Teknelerimizin turları yoğun ve belli standartlarda devam ediyor. Ege Denizi, Karadeniz, Marmara Denizi Türkiye'nin denizlerinin tüm kıyılarında bulunan yatçılarımız demir attıkları koylarda kaliteli hizmet sunuyorlar.

Bunun yanında plajlarımız dolu. Mavi yolculuğa ev sahipliği yapan her bölge yüz güldürüyor. Deniz Turizm'inde charter olsun, günlük gezi olsun, su üstü su altı sporları olsun, imalat olsun hepimiz aynı gemideyiz. Sektörde birlik beraberlik içinde ortak sinerji ile ortak akıl ve strateji geliştirerek özenle çalışıyoruz.

Covid-19 gibi henüz kesin bir tedavisi bulunmayan salgın bir hastalıkla beraber yaşamayı öğreniyoruz. Denizciler çok iyi bilir ki sütliman, çarşaf gibi bir denizin ardından fırtına çıkabilir. O dev dalgalar tahribata yol açmış olabilir ama sakinledikçe öğrendiklerimiz bize fayda sağlar. Baktığımızda tedbirli olmayı ve mesafeyi korumayı öğrendik.

Şimdi tutunma zamanı. Yaşanan ne olursa olsun deniz turizm faaliyetlerimizi daha uzun dönemlere yayarak, farklı bölgelerde yaygınlaştıracağız. Sürdürülebilir deniz turizmi için canla başla çalışacağız. Denizde sürdürülen yaşamın elbet iniş çıkışları olacak. Doğayla ortak yaşamın bir parçası bizim ekmek teknemiz. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun.

(DTO Bodrum Şubesi)

Accurate heading
to your target...
PNG
PEARL NAVAL GROUP
pearl@pearlnaval.com
www.pearlnaval.com

"AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TURİZM KARARI TAM ANLAMIYLA İKİYÜZLÜLÜKTÜR"

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç, Avrupa Birliği'nin (AB) 1 Temmuz'dan itibaren dış sınırlarını açma kararı aldığı 15 ülke arasında Türkiye'ye yer vermemesine tepki gösterdi.

Video konferans üzerinden yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Haziran Ayı Meclis Toplantısı'nda konuşan Yalavaç, "AB'nin, ABD, Brezilya, Rusya ve Hindistan gibi Kovid-19 küresel salgınıyla mücadelede başarısız olan ülkelerle Türkiye'yi bir tutması ve yasakları devam ettirmesi tam anlamıyla ikiyüzlülüktür.

Türkiye Cumhuriyeti olarak Kovid-19 ile mücadelede zamanında aldığımız doğru tedbirler, sağlık sistemimizin gücü ve salgını kontrol altına alma konusunda gösterdiğimiz başarı ortadadır. AB'nin aldığı kararlar tamamen ekonomik korkularla alınmış kararlardır" dedi.

Başta deniz turizmi tesisleri ve deniz araçları olmak üzere tüm turizm tesislerinde ve turistik yörelerde gerekli tüm hijyen tedbirlerinin alındığını ve kontrollerin yapıldığını ifade eden Yalavaç, sağlıklı ve güvenli turizmin adresinin Türkiye olduğunu söyledi. Yalavaç, "Yurt dışından gelecek misafirlerimizin Ege kıyılarında tatili ne kadar çok özlediğini biliyoruz. Avrupa Birliği'nin bu yanlış karardan en kısa sürede vazgeçmesini bekliyoruz" diye konuştu.

(DTO İzmir Şubesi)

OYAK YÖNETİMİNDEN DTO'YA ZİYARET

Oyak Yönetimi üst düzey yetkilileri İMEAK DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'i makamında ziyaret ettiler. Karadeniz Ereğli'de hizmet veren acentelerin sorunları da ayrıca yapılan bir toplantıda değerlendirildi.

OYAK Yönetiminden Danışman Oktay Demiray, OYAK Savunma ve Güvenlik Sistemleri Genel Müdürü Kamil Faruk Güven, OYAK Savunma ve Güvenlik Sistemleri Genel Müdür Yardımcısı Erdal Özmutlu, Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'i makamında ziyaret ettiler. Ziyarette Karadeniz Ereğli'deki acente ve denizcilik sorunları görüşüldü. Başkan İrfan Erdem bölgeyle ilgili bilgilendirmede bulundu.

ACENTELERİN SORUNLARI MASAYA YATIRILDI

Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, koronavirüs ile mücadelede normalleşme sürecine yönelik Karadeniz Ereğli'de hizmet veren gemi acentelerinin yöneticileri ve yetkilileriyle bir araya gelerek bir toplantı gerçekleştirdi. Acenteler pandemi sürecinde aldıkları tedbirleri, çalışma şartlarını anlatarak, bu süreçte yaşadıkları sorunları tek tek dile

getirdiler. Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem sorunların çözümü için gerekli kurumlarla görüşmelerin başladığını ve en kısa sürede çözüleceğini açıkladı.

DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Şubesi)

RINA

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

BÜYÜK TAARRUZ'UN 98. YIL DÖNÜMÜ

Türk milletinin bağımsızlık yolunda elde ettiği büyük zafer, Türk tarihinin en önemli dönüm noktası 30 Ağustos Zaferi'nin 98. yıldönümünü kutluyoruz.

98 yıl önce, Türk ordusunun 30 Ağustos 1922'de kesin zaferle sonlandırdığı Büyük Taarruzun son safhası, tarihte Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak yerini aldı. Dünya tarihine yön veren bu meydan savaşını kazanan ülkemiz, bu büyük zaferle ilelebet bağımsız kalacağını tüm dünyaya gösterdi. Büyük Taarruz ve tarihindeki en büyük kahramanlık destanlarından biri olan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa tarafından şahsen yönetildiği için Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak anılır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında 1919 yılında itilaf devletleri Mondros Ateşkes Anlaşması hükümlerini

Başkomutanlık Meydan Muharebesi, Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun, 26 Ağustos'ta başlayıp 30 Ağustos'ta elde ettiği zaferle sonuçlandı. Dünya dayanak göstererek Anadolu'yu işgal etmeye başladılar. Türk milletinin ordusu, cephanesi elinden alınmıştı ve güçsüz bırakılmaya çalışılıyordu. İşgal günlerinde İstanbul'a itilaf donanması, Adana'ya Fransızlar, Urfa, Maraş, Samsun ve Merzifon'a İngilizler, Antalya ve Anadolu'nun güneybatısına İtalyanlar yerleşmişti. Yunan Ordusu İtilaf Devletleri'nden izin alarak 15 Mayıs 1919'da İzmir'e çıkarma yaptı. Buna karşılık, millet olma bilinciyle Türk milleti, işgallere karşı Kuvayı Milliye hareketini başlattı.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1920'de açılmasıyla, işgal güçleri Atatürk ve silah arkadaşları üzerine baskıcı politikalarını yoğunlaştırdılar, hareketlilik özellikle Batı Cephesi'nde başladı. Yunan ordusu 1921'de Polatlı'ya kadar geldi. Kanlı çarpışmalar 22 gün 22 gece sürdü ve düşman ordusu durduruldu. Durdurulan düşman ordusunu tam olarak yurttan atmak için bir yıl kadar hazırlık yapıldı ve Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruzu başlattı.

26 Ağustos sabah şafak sökerken Başkomutan Mustafa Kemal, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa (Çakmak), Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa (İnönü) ile Afyonkarahisar sınırlarında kalan Kocatepe'ye geldi, muharebeyi buradan yönetti.

Harekat topçu ateşleri ile başladı. Türk askeri hücuma geçti, Tınaztepe'yi ele geçirdi ve Belentepe ile Kalecik Sivrisi'nden düşmanı kovdu. 1. Ordu birlikleri taarruzun birinci gününde düşmanın birinci hat mevzilerini Büyük Kaleciktepe ile Çiğiltepe arasında 15 kilometrelik alanda ele geçirdi. 5'inci Süvari Kolordusu düşmana karşı başarılı taarruzlar gerçekleştirirken, 2'inci ordu da cephede tespit görevini aralıksız sürdürdü. 27 Ağustos sabahı Türk ordusu yine bütün cephelerde taarruz gerçekleştirdi ve Afyonkarahisar, 8'inci Tümen tarafından düşman işgalinden aynı gün kurtarıldı. Taarruz

28 ve 29 Ağustos'ta başarıyla devam ettirildi ve düşmanın 5'inci tümeni etkisiz hale getirilerek sonuçlandı. 29 Ağustos'ta gece komutanlar durumu değerlendirdiler, bir an önce harekete geçip taarruzu kısa zamanda sonuçlandırmaya karar verdiler ve yaptıkları planın 30 Ağustos'ta aksaklığa uğramadan gerçekleşmesi için gereken tedbirler alındı.

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 30 Ağustos sabahında Kütahya'nın Altıntaş ilçesine bağlı Zafertepe Çalköy'de birliklere taarruz emrini verdi. Mustafa Kemal Paşa'nın bizzat yönettiği Dumlupınar'daki meydan muharebesinde kahraman Mehmetçik, Yunan birliklerini Allıören, Keçiler, Kızıltaş Deresi yolunun iki yanında tamamen sarıp imha etti. Kızıltaş Deresi bölgesinde açık kalan alandan bazı Yunan birlikleri, General Trikopis, General Diyenis ve birçok Yunan komutanı kaçtı.

"ORDULAR, İLK HEDEFİNİZ AKDENİZ'DİR, İLERİ..."

30 Ağustos'ta elde edilen Büyük Zafer'den bir gün sonra 31 Ağustos'ta Zafertepe Çalköy'de Başkomutan Mustafa Kemal, Fevzi Paşa ve İsmet Paşa ile durum değerlendirmesi yaparak Yunanlıların yeniden savunma düzenine geçmesini önlemek ve onları yenmek için İzmir'e girme görüşünde hemfikir oldular. Mustafa Kemal Atatürk'ün meşhur "Ordular, ilk hedefiniz Akdeniz'dir, ileri!" sözü Büyük Zafer sonrası 1 Eylül'de Dumlupınar'da, Batı Cephesi'ndeki tüm subay ve erlere okunmak üzere yayımladığı bildiride yer alır. 27 Ağustos'ta Afyonkarahisar, 30 Ağustos'ta Kütahya'nın kurtuluşunu 1 Eylül'de Gediz, 3 Eylül'de Emet ve Tavşanlı'nın kurtuluşları izledi, 9 Eylül'de İzmir'de Yunan Ordusunu denize döken Türk ordusu, Mustafa Kemal Paşa'nın emrini büyük bir başarıyla yerine getirdi. Büyük Zafer'den iki yıl sonra 30 Ağustos 1924'te, Şehit Sancaktar Mehmetçik Anıtı'nın temel atma törenine katılmak üzere Zafertepe Çalköy'e gelerek, törene katılanlara iki yıl öncesini hatırlatan Atatürk, Büyük Zafer'i şu cümlelerle anlatmıştır: "Afyonkarahisar-Dumlupınar Meydan Savaşı ve onun son parçası olan 30 Ağustos Zaferi, Türk tarihinin en önemli dönüm noktasıdır. Ulusal tarihimiz çok büyük, çok parlak zaferlerle doludur ama Türk ulusunun burada kazandığı zafer kadar kesin sonuçlu, yalnız bizim tarihimize değil, dünya tarihine yeni bir adım vermekte kesin etkili bir meydan savaşı hatırlamıyorum.

Besbellidir ki yeni Türk devletinin, genç Türk Cumhuriyeti'nin temeli burada sağlamlaştırıldı, ölümsüz yaşayışı burada taçlandırıldı. Bu alanda akan Türk kanları, bu göklerde uçuşan şehit ruhları, devletimizin, cumhuriyetimizin ölümsüz koruyucularıdır. Türk ulusu burada kazandığı zaferle, açığa vurduğu gücü ve istemiyle, bu belli gerçeği bir kere daha tarihin bağrına çelik kalemle koymuş bulunuyor."

POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

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

POMarine

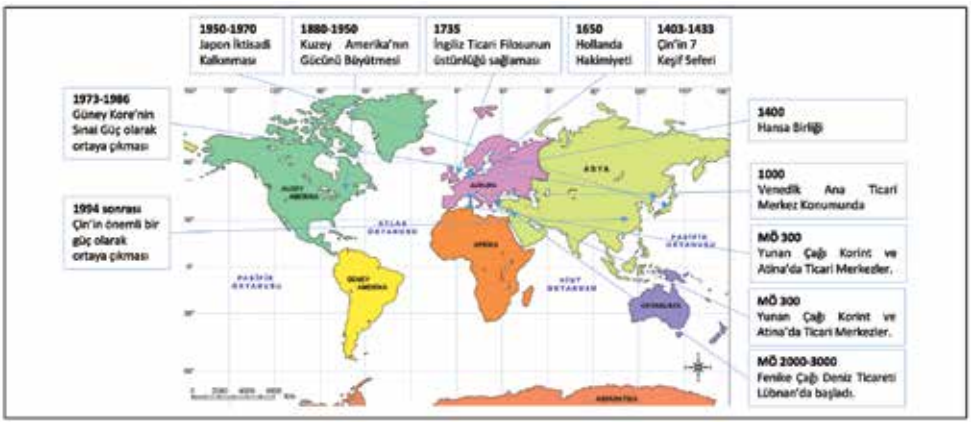
Tel: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719 **e-posta:** pobunker@petrolofisi.com.tr

Petrol Ofisi

Denizcilik İngilizcesi (Maritime English) eğitimi, karşılaşılan güçlükler ve çözüm önerileri

*** DR MURAT KORAY**

Denizcilik insanlık tarihi kadar eskidir. Bugünkü anlamda deniz ticareti, ilk olarak Fenike Çağı'nda (MÖ 2000-3000) bugünkü Lübnan civarında ortaya çıkmış ve bu tarihten sonra dünya ticaretinin ağırlık merkezi batıya doğru kaymaya devam etmiş, son olarak Çin merkezli bir deniz ticareti yükselişe geçmiştir (Şekil-1). Deniz ticaretinin ekonomik döngüleri; savaşlar, enerji krizleri, teknolojik değişimler, finansal kriz ve pandemik hastalıklar gibi nedenlerle bir yandan batı yönlü dinamik hareketini devam ettirirken, diğer yandan bin yıllık döngülerin 250'ye, 60'a ve hatta bugünlerde 30'lu yıllara kadar daraldığı gözlemlenmiştir. Bu durum, deniz ticaretinde risk faktörlerini de yükselterek dünyanın küreselleşmesine neden olmuştur. Küresel bir deniz ticareti ise entegre lojistik yönetim sistemlerini ve küresel tedarik zincirini zorunlu kılmış, böylesi karmaşık, kırılgan ve riskli bir denizcilik piyasası; karayolları, hava yolları, demiryolları ve boru hatları gibi enerji nakil sistemleriyle bütünleşik bir piyasaya dönüşmüştür. Denizcilik ve deniz ticareti yalnızca gemiler ve mürettebatından ibaret olmadığından, hukuktan ekonomiye, bankacılıktan sigortacılığa, üreticiden tüketiciye kadar ilişkili tüm aracı kurumlara, limanlardan, kara ve hava terminallerine, tersanelerden, organize sanayi bölgelerine, ağır sanayiden, yan sanayiye kadar lojistik, ulaştırma, teknik, mali, idari, finans ve güvenlik gibi çok geniş bir yelpazede büyük resme hâkim olmayı zorunlu kılmıştır. Bu büyük resim içerisinde hangi rol üstlenilmiş ise rakiplere karşı proaktif bir tutum izlenilmesi gerektiğinden, eksiksiz ve güçlü bir iletişim ihtiyacı hâsıl olmuştur. Her ne kadar askeri bir terim olsa da "Önce Muhabere, Sonra Muharebe, yani önce iletişim sonra savaş (rekabet, ticaret)" ilkesi bugün hala ciddi bir faktör olarak ağırlığını korumaktadır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1538 yılında elde ettiği Preveze Deniz Zaferi'nin ardından söylediği "Denizlere hâkim olan cihana hakim olur" sözünü 17. yüzyılın ikinci yarısından sonra genişleten Sir Walter Raleigh, "Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself" ifadesi ile deniz ticaretine hâkim olanların dünyaya hükmedebileceği hususunu bir vizyon olarak tarihe not düşmüştür. Portekiz, İspanya, Hollanda ve İngiltere gibi denizci ülkelerin başlattığı sömürgecilik dönemi daha sonraları teknolojik dönüşümün getirdiği avantajla emperyalizm ve küreselleşme süreçleri ile dünyaya hâkim olma mücadelesine dönüşmüştür. Günümüzdeki bireyselleşme dalgasının ve çok kutuplu dünyaya evrilme sürecinin; çok uluslu hükümet dışı aktörlerin (Non-Governmental Organisation-NGO) güçlenmesine sebep olduğu, engelsiz sınırlar ötesi (trans-borders) ticaret anlayışının devlet organizasyonlarının gümrük sınırlarını aşındırmaya başladığı, geçirgenliği yüksek bir ticari akışın ise yeni bir dünya düzenine doğru devlet kavramı başta olmak üzere bilindik tüm kurumsal organizasyon yapılarının melez (hibrit) bir yapıya dönüşmesini (yeni ortaklıklar, yeni ittifaklar) zorunlu hale getirdiği anlaşılmaktadır. Tüm bu stratejik gelişmeler denizcilik sektöründe nitelikli insan kaynağına olan ihtiyacı daha da artırmış, sadece gemilerde değil denizcilik ile ilgili tüm kurum ve kuruluşlarda çalışacak olan insan kaynağının uluslararası standartların üzerinde bir eğitime, ortak bir anlayışa (doktrin birliği), ortak bir denizcilik kültürüne, eksiksiz, tam ve doğru bir iletişim yeteneğine sahip olması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.



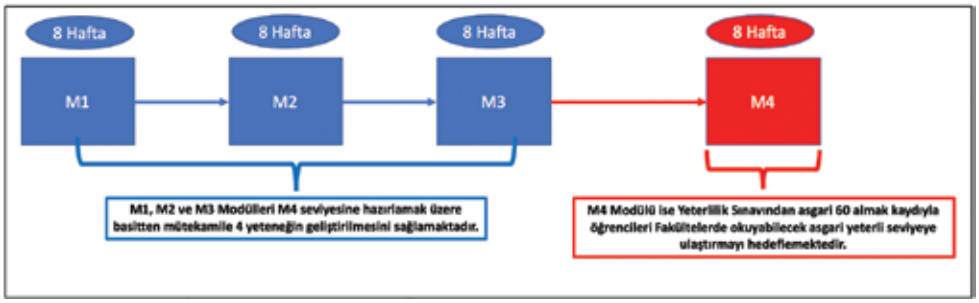
Şekil1 Deniz Ticaret Merkezlerinin 5000 Yılı[1], Kaynak (Stopford 1988) (Yazar tarafından derlenmiştir.)

Deniz ticareti yukarıda izah edilmeye çalışıldığı üzere gittikçe girift bir

yapıya büründüğünden her ülkenin yüzleşmek zorunda olduğu dil bariyeri aşılmak mecburiyetindedir. Günümüzde deniz ticareti açısından en geçerli dil İngilizce olduğundan özellikle Denizcilik İngilizcesinin asgari uluslararası standartlarda öğrenilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, İngilizcenin ait olduğu Hint-Avrupa dil ailesinden oldukça farklı bir yapıda olan Türkçe, Ural-Altay dil ailesinin bir parçası olması nedeniyle ciddi bir dil bariyeri oluşturmaktadır. 1938 yılında Estonyalı bilim insanı Ferdinand Johann Wiedemann, Ural-Altay dil ailesinin Hint-Avrupa dillerinden farklı ve benzer yönlerini belirlemiştir. Bu çalışmaya göre; Ural-Altay dillerinin ortak özelliğinin "ses uyumu" olduğu, sözcüklerde "gramatik cinsiyet ve ulama (artikel)" bulunmadığı, sözcük yapılarının "eklemeli (türetme ve çekim)" olduğu, isim çekimlerinde iyelik eklerinin kullanıldığı, Hint-Avrupa dillerinden farklı olarak öneklerin (preposition) yerine soneklerin (postposition) yer aldığı, sıfatların isimlerden önce geldiği, sayı sözlerinden sonra çokluk eki kullanılmadığı, karşılaştırmaların, "-den çıkma durumu (ablative)" eki ile yapıldığı, yardımcı fiil olarak "i-" kullanıldığı, olumsuz hareketler için farklı bir fiil kullanıldığı, soru eklerinin bulunduğu ve bağlar yerine fiil şekillerinin kullanıldığı tespit edilmiştir.[2] Dolayısı ile ana dili Türkçe olan bir bireyin düşünce kalıplarının tersine işleyen bir İngilizce dil yapısının oluşturduğu bariyer denizcilik sektöründe de aşılması gereken bir sorunsal olarak varlığını hissettirmektedir. Denizcilik İngilizcesi geniş anlamda denizcilik sektörünün tamamını kapsamakta, dar anlamda ise gemi mürettebatını[3] (seafarer) ilgilendirdiğinden konuyu gemiler ve diğer unsurlar olarak ikiye ayırmak ve diğer unsurları kendi içerisinde değerlendirmek problem sahalarını salam dilimi yöntemiyle çözmek açısından daha uygun olacaktır. Gemilerde çalışan insan kaynağının Denizcilik İngilizcesi yeterliliği açısından Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organisation-IMO) düzenlediği Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları (Standards of Training, Certification and Watchkeeping- STCW) çerçevesinde, Standart Deniz İletişim (Muhabere) Terimleri/Deyimleri/Kalıpları (Standard Marine Communication Phrases-SMCP) dokümanında belirtilen standart komutaların gemi personelince eksiksiz olarak bilinmesi gerekmektedir.

Geminin rutin faaliyetleri veya emercensi (acil) durumda gemi personelinin refleksif olarak olaylara müdahale edebilmesi için yanlış anlamalara mahal vermeyecek şekilde sevk ve idarenin sağlanabilmesi maksadıyla standart bir terminolojinin kullanılması, verilen emir ve komutaların açık ve net olarak anlaşılması önem taşımaktadır. Bahse konu SMCP kalıpları özellikle kozmopolit yapıda mürettebatı olan gemilerde gemi ve çevre emniyeti açısından önemli bir işlev görmektedir. Her ne kadar denizcilik evrensel bir meslek olsa da, her ülkenin kendi dilinde denizcilik terimleri geliştirdiği, zamanla örf ve adet haline gelen faaliyetlerin kendine özgü kavramları ortaya çıkardığı tartışılmaz bir gerçektir. Türk denizcileri bir yandan Çaka Bey'den bu yana geliştirdiği muazzam bir denizcilik terminolojisini ve bu terimlerin var ise İngilizce karşılıklarını da bilmek durumunda olduğundan dil eğitimi daha da karmaşık bir hale gelmektedir. Ana dilde bir kavramı bilmeyen bir denizcinin İngilizce bir kavramı öğrenebilmesi daha güç olmaktadır. Gemiler, tankerler, kuru yük gemileri, konteyner gemileri, yolcu gemileri, feribotlar, askeri gemiler, balıkçı gemileri, yatlar ve özel maksatlı gemiler olmak üzere çok çeşitli olduğundan her bir platform için standart komutalar farklılıklar içermektedir. Özetle, SMCP tek başına yeterli olamamakta, sadece asgari yeterli emniyeti sağlayacak ortak terimleri ihtiva etmektedir. Gemi organizasyonuna göre personelin güverte ve makine olarak iki ayrı bölümde olduğu göz önüne alınırsa, her iki bölüm için kendine özgü bir terminolojinin olması da eğitimde dikkate alınması gereken bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Piri Reis Üniversitesi, Türkiye'deki başat üniversitelerin İngilizce hazırlık bölümleriyle benzeri müfredatları uygulamakta, sahip olduğu İngilizce tedrisat ile gerek Denizcilik Fakültesi ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu, gerekse diğer denizcilik temalı olan Hukuk Fakültesi, Mühendislik Fakültesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi mesleki İngilizce eğitimi vermektedir. Bununla birlikte, üniversitemize kayıt yaptıran öğrencilerden İngilizce seviyesi yeterli olmayanlar İngilizce Hazırlık Bölümüne alınarak öncelikle fakülte ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu'ndaki İngilizce müfredatı takip edebilecek seviyeye ulaşmaları sağlanmaktadır.

İngilizce Hazırlık örgün eğitimine ilişkin süreç Şekil-2'de olduğu gibidir.



Şekil 2 İngilizce Hazırlık Bölümü Örgün Eğitim Modeli (Yazar tarafından derlenmiştir.)

İngilizce Hazırlık Bölümü'nde öğrencilerimizin uluslararası standartlarda İngilizce akademik yazılı ve sözlü iletişim kurabilmeleri, alanlarında İngilizce kaynaklardan yararlanarak her türlü gelişmeyi takip edebilmeleri, hem özerk hem de ekip çalışması yapabilmeleri, sosyal hayatlarında iletişim kurabilmeleri için İngilizce temel kurallarını öğrenmeleri, kelime

bilgilerini arttırmaları, eleştirel ve yaratıcı düşünme becerilerini geliştirerek bireysel çalışma alışkanlıklarını geliştirmeleri hedeflemektedir. Bu kapsamda Avrupa Dilleri Ortak Çerçeve Programı (The Common European Framework-CEFR) ile uyumlu bir şekilde tasarlanmış her biri 8 haftalık 4 modülden oluşan modüler sistem uygulanmaktadır. Her modülde uygulanan müfredata entegre bir dil portfolyosu mevcuttur. Portfolyo çalışmaları beş ana bölümde değerlendirilir (Şekil-3).

Şekil 3 İngilizce Hazırlık Bölümü Portfolyo Çalışmaları (Yazar tarafından derlenmiştir.)

Bahse konu çalışmalar, öğrencilerin seviyesine uygun hikayelerin okunma ve değerlendirilme sürecini içeren Okuma; müfredatla bağlantılı konularda sunum yaptıkları Konuşma; paragraftan kompozisyona doğru gelişen "Process Writing" diye adlandırılan Yazma; Cambridge Öğrenim Yönetimi Sistemi (Cambridge Learning Management System-CLMS) ile entegre yapıda, sınıf içi ve sınıf dışı ortamlarda dil etkileşimini artıran, öğrencilerin performans gelişimine ortam sağlayan ve dil öğrenim becerilerini geliştiren "İnteraktif Çalışma Platformu" ve kelime odaklı internet uygulamalarını içeren "Video + Kelime Çalışması"ndan müteşekkildir. COVID-19 ile birlikte tüm dünyada baş gösteren pandemi krizi, eğitim sektöründe de bazı tedbirler almayı gerekli kılmıştır. Bu dönemde uzaktan eğitime geçiş yapılarak verimliliği artırmak maksadıyla İngilizce Hazırlık müfredatı senkron eğitimle tamamlanmıştır. İngilizce Hazırlık Bölümü'nü başarıyla tamamlayarak Fakültelere/DMYO'ya gelen öğrenciler için "Mesleki İngilizce" öğrenim süreci başlamaktadır. Mezuniyeti müteakip gemilerde çalışacak yeterliliğe sahip olan öğrencilerimiz için uluslararası standartlarda bir eğitim modeli olduğundan, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation-IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organisation-ILO), Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (International Association of Classification Societies-IACS), Avrupa Birliği Erasmus/Erasmus+ Değişim Programı (European Union Student Exchange Programme- Erasmus/ Erasmus Plus) gibi uluslararası kurumların zorunlu kıldığı standartların yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (Mesleki Yeterlilik Kurumu) ve Yüksek Öğretim Kurumu'nun düzenlemelerine uygun olarak Denizcilik İngilizcesi (Maritime English) eğitimleri verilmekte ve yapılan denetlemelerde dikkat çekici bir eksiklik görülmemektedir. Mezuniyet sonrası denizcilik sektöründe iş bulan öğrencilerimizin çalıştığı işyerlerinden alınan şifahi geri besleme raporlarına göre emsallerine kıyasla İngilizce yeterliliklerinin temayüz etmiş olduğu, ancak zaman içerisinde yeterliliklerinde artış gözlenebileceği değerlendirilmiştir. Bu geri beslemelerden alınan dersler ışığında İngilizce Hazırlık Bölümü'nden ziyade fakülteler ve DMYO'da verilen meslek eğitimlerinin sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için hangi tedbirlerin alınması gerektiği hususuna yoğunlaşmanın daha sonuç odaklı olacağı kıymetlendirilmektedir. Örneğin, Gemi İnşaatı Programı öğrencilerinin SMCP eğitimleri alması yerine Tersaneler, Organize Sanayi Bölgeleri, İş Güvenliği, Yan Sanayi gibi üretim, bakım ve onarım tesislerine yönelik bir mesleki eğitim verilmesinin daha faydalı olacağı kıymetlendirilmiştir. Maksadı temin için dünyada yayınlanmış olan Gemi İnşaatı Programı ile ilgili çok sayıda kitap, makale veya doküman taranmış, en çok kullanılan 3000 kelime seçilmiştir. Bunun sebebi, bir meslek alanında en çok kullanılan 3000 kelime öğrenildiği takdirde o meslek alanında geçen tüm konuşma ve yazışmaların %80'ine hâkim olunacağı düşüncesidir. Açık kaynaklardan alınan verilere göre dünyada resmi ve gayrı resmî olmak üzere iki milyona yakın İngilizce kelime olduğu iddia edilmektedir. Bu kadar kelimeye bir İngiliz'in dahi hâkim olması mümkün değildir. Çünkü İngilizce bir meslek dili olduğundan zaman içerisinde bir Çinli ve bir Filipinlinin de kendi arasında İngilizce konuşurken türettiği kelimeler olabildiğinden yaşayan İngilizceden türeyen sözlüklere geçmiş, geçememiş birçok kavram üremektedir. Zaman zaman BBC English News örün (web) sitesinde bu kelimeler yayınlanmaktadır. Günümüzde ortalama bir entelektüel insanın hafızasında asgari 20.000 kelime bulunduğu varsayılmaktadır. Bu nedenle, İngiltere ve Japonya gibi medeni ülkeler öğrencilerinin hafızasında 20.000 kelimenin üzerinde bir dağarcık oluşturmak isterken, Çin gibi bir devlet 50.000 civarında dağarcık oluşturmayı hedeflemektedir. Dünyada herhangi bir ortalama insanın ise 1000-2000 kelime civarında bir dağarcık ile ömrünü sürdürmeye çalıştığı tahmin edilmektedir. Bu durum ise iletişimdeki bariyerlerin en önemli duvarını oluşturmaktadır. William Shakespeare'in kitaplarında ortalama 31.534 farklı kelime, Fuzuli'nin kitaplarında yaklaşık 30.000 farklı kelime, Evliya Çelebi'nin kitaplarında ise 178.000 farklı kelime bulunmaktadır. Bu verilerden hareketle lokal veya bölgesel bir dili konuşan entelektüel bir insanın ulaşması gereken kelime dağarcığının 20.000 kelimeyi aşması gerektiği düşünülebilir. Denizciliğin ise tüm dünya sathında bir meslek olduğu dikkate alındığında Evliya Çelebi'nin gezdiği yörelerden alıntı yaptığı 178.000 kelimelik bir kitabın dahi evrensel ölçekte sığ kalabileceği aşikârdır. İşte bu nedenle Denizcilik İngilizcesinin 200.000 kelimenin üzerindeki devasa yapısıyla tamamen öğrenilemeyeceği, belirli bir sınırlandırma ile 3000 kelimelik bir dağarcık ile iştigal edilen mesleğin %80'lik bölümüne hâkim olunabileceği düşünülmektedir. Ana dilde

bir kavramı bilmeyen bir öğrencinin yabancı dilde bir kavramı öğrenmesi ise öğretim sürecinin en zorlu bariyerini oluşturmaktadır. Bu nedenle üniversitemizin İngilizce Hazırlık Bölümü bu bariyerin aşılmasında büyük bir performans göstermekte ve asgari yeterli olarak hazırlayabildikleri öğrencilere entelektüel sermaye kazandırma işi ise Fakültelere kalmaktadır. Dolayısı ile gemi insanları için can emniyeti, mal emniyeti ve görevin başarı ile ifası için uluslararası standartlarda bir denizcilik ingilizcesi eğitimi verilirken, diğer yandan denizciliğin gemi dışı alanlarında istihdam edilecek öğrenciler için de seçilmiş terminoloji uygulamasıyla sektöre hazır olacak altyapının kazandırılması hedeflenmektedir. Bu nedenle, seçilmiş 3000 kelime üzerinde ne kadar dağarcık kazandırılabilirse %80'in üzerinde bir doktrin birliği oluşturulması mümkün olacaktır. Piri Reis Üniversitesi ayrıca, Katar Eğitim Projesi kapsamında yaptığı sözleşmelere istinaden Katar Deniz Harp Okulu'nda (Qatar Emiri Naval Forces Mohammed Bin Ghanim Al-Ghanim Naval Academy) İngilizce tedrisatlı olarak çeşitli branşlarda eğitim vermekte ve danışmanlık hizmetlerini sürdürmektedir. Benzeri problem sahası Arap öğrencilerde de vuku bulmaktadır. Ancak bu sefer iki dil bariyeri bulunmaktadır. Türkçe denizcilik terminolojisi, askeri ve ticari denizcilik terminolojileri, NATO ve Uluslararası Denizcilik terminolojileri arasında beliren farklılıklar, bu sefer Arapçadan, Farsçadan Osmanlı Türkçesine girerek rafineleşmiş ve anlamı değişmiş terimler karmaşasına dönüşmektedir. Türkçe bilen bir öğrenciye İngilizce anlamadığında Türkçesiyle izah ederek kavramı anlatma avantajı, Katar'da Arapça ile eşleştirilememektedir. Üstelik öğrenciye Arapça izahat yapılsa dahi Arapça denizcilik terimlerine vakıf olmadığından İngilizce olan bir kavramı İngilizce olarak açıklamak iki saat olarak planlanan dersleri dört saate çıkarmayı zorunlu kılmaktadır. Ancak, Avrupa Kredi Transfer Sistemi ile uyumlu olması gereken kredi ve sürelerin aşılması da mümkün olmadığından 4 yıllık eğitim-öğretim döneminde asgari yeterli müfredatın verimli olarak tamamlanması bir başka bariyeri gündeme taşımaktadır. Pandemi sürecinin de mevcut güçlüklere ilave zorluklar getirmesi nedeniyle İngilizce Hazırlık Bölümü öğretim görevlilerinin ve meslek İngilizcesi veren öğretim görevlilerinin ek dersler vermesi suretiyle zorlu bir maraton koşusuna ilave edilen bariyerlerin aşılması yönünde yoğun gayretler sarf edilmiştir. Katar Deniz Harp Okulunun askeri bir okul olmasının avantajı kullanılarak akşamları etüt saatlerinde öğrencilerin eksiklikleri tamamlanmış ve ilave pekiştirme sınavları ile Piri Reis Üniversitesi kalite standartlarına ulaşılmaya çalışılmıştır. Gayretler ne kadar büyük olursa olsun sonuç önemlidir. Eğer mezun olan bir öğrenci denizcilik sektörünün herhangi bir alanında istihdam edilirken o sektörün ihtiyaçlarını karşılayacak bir İngilizceye sahip değilse verilen eğitimin sorgulanması ve negatif entropi ile kendini yenileyecek bir mekanizma kurulması önem taşımaktadır. Bu nedenle, devlet, üniversite ve denizcilik sektörü arasında güçlü bir sinerji yaratılmalıdır. Üniversiteler tüm olasılıkları ihtiva eden laboratuvarlar, araştırma merkezleri kuramayacağından "Tersaneler Dershanelerimizdir" ilkesine benzer şekilde gerek devletin veya gerekse denizcilik endüstrisinin ortam sağlayıcı bir rol üstlenmesi, resmi geri besleme raporlama sistemlerinin tesis edilmesi ve operasyonel ihtiyaçların üniversitelere bildirilmesi önem taşımaktadır. Araştırma üniversiteleri geleceği inşa ettiklerinden zaman zaman cari olarak sektörel ihtiyaçlara cevap veremeyebilirler. Bu nedenle, tematik üniversitelerin cari ihtiyaçları da dikkate alması önem taşımaktadır.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Denizcilik İngilizcesi yalnızca gemilerde güverte ve makine bölümlerinde istihdam edilecek öğrenciler için algılanmamalı, hukuk başta olmak üzere, denizcilikle ilgili tüm mühendislik, iktisadi ve idari bilimler alanlarında da ele alınmalıdır. Her branş meslek İngilizcesi adı altında seçilmiş terminolojiyi belirlemeli tıpkı SMCP gibi standart komutaları ihtiva eden bir "İş İngilizcesi-Business English" dokümanı hazırlamalıdır. Bu tip çalışmalar üniversiteler tarafından bireysel olarak yapılmamalı, uluslararası organizasyonların da akreditasyonu ile gerçekleştirilmelidir. Örneğin seçilmiş bir klas kuruluşunun üniversiteleri denetleyerek sektörel uyumluluğunun kontrol edilmesi ve eksikliklerinin tespit edilmesi gibi bir uygulama ile denizcilik endüstrisine insan kaynağı yaratan üniversitelerin cari ihtiyaçları da gözetmesini sağlayacak bir yol haritası oluşturmasına katkı sağlamalıdır. Üniversiteler bilgi ve kavram üreten geleceğin mesleklerini tahayyül ederek bu alanlara da insan kaynağı yaratan kurumlar olduğundan, tavuk-yumurta çıkmazı gibi devlet-üniversite-denizcilik endüstrisi/sektörü zaman zaman birbirine lokomotif aktör olarak liderlik etmeli, yakın ilişkiler kurmalı, denizcilikle ilgili uluslararası düzenleme ajansları (Regulator Agency) ile dirsek temasında anlayış birliği oluşturmalıdır. Böyle bir mekanizmanın üniversitelerin hazırladığı müfredatı daha gerçekçi ve verimli bir şekilde oluşturulmasına imkân sağlayacağı düşünülmektedir. Bir insan ana dilde bilmediği bir kavramı yabancı dilde ifade edemeyeceği gerçeğinden hareketle uluslararası denizcilik kavramlarının Türkçeye bir şekilde kazandırılmasının zorunlu olduğu değerlendirilmektedir. Örneğin, 1927 yılında Redhouse tarafından yayınlanan Türkçe-İngilizce-Osmanlıca sözlüklerinde teknik kavramlar birbiriyle tam uyumlu iken dünyadaki teknolojik sıçramanın hızı nedeniyle bugün Türkçe ve İngilizce arasındaki kavram boşluğu süratle kapanmalıdır. Yeni nesil öğrenciler Osmanlıca terimlere de hâkim olmadığından kavramların Türkçeleştirilmesi gerekmektedir. Ancak, denizcilik örf ve adet mesleği olduğundan askeri ve ticari bahriyeler yüzlerce yılda ürettiği terminolojiden vazgeçmemektedir ve bu durum da oldukça doğaldır. Jargonlar mesleklerin karakterini oluşturmaktadır. Örneğin Hukuk Fakülteleri her ülkede milli olarak

kurulduğundan, deniz hukuku veya deniz ticaret hukuku ise uluslararası hukukun bir parçası olmak durumunda olduğundan milli hukukta yer alan bazı kavramlar ile uluslararası hukuk kavramları örtüşmemekte, yasaklayıcı, emir verici veya yorumlayıcı hukuk maddelerine göre hukukun mantığının yorumlanmasında farklılıklar oluşmaktadır.

Bu durum bankacılık, sigortacılık, brokerlik, acentecilik ve entegre lojistik tesislerde de aynı sıkıntıları beraberinde getirmektedir. Sonuç olarak, mevcut İngilizce Hazırlık Bölümünün öğretim sistematiğinin kusursuz işlediği, öğrencilerin hazırlık bölümünde uygulandığı gibi meslek İngilizcesinde de cep telefonlarına indirgenebilen aplikasyonların, Fakülte/DMYO'lara da kazandırılmasıyla daha verimli bir öğrenme ortamı sağlanabileceği kıymetlendirilmektedir. Ulusal ve Uluslararası Kuruluşların regülasyonları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasındaki bilgi değişim ihtiyaçlarının karşılanabileceği güçlü mekanizmaların tesis edilmesine ihtiyaç duyulduğu, güz ve bahar dönemleri ile yaz okullarında belirlenen müfredat kapsamında öğrenim çıktılarıyla uyumlu bir mesleki İngilizce ders kataloglarının oluşturulmasıyla İngilizce işlenen derslere kavramsal destek sağlanabileceği, gemi mürettebatına yönelik İngilizce derslerinin simülatör ortamında ve Piri Reis Üniversitesi Gemisi'nde icra edilen deniz stajında uygulamalı olarak icra edilmesine devam edilmesinin verimliliği artıracağı, diğer denizcilikle ilgili bilim dallarında ise o mesleğe özgün olarak sınırlandırılmış mesleki İngilizceye yoğunlaşılmasının ve bu maksatla ilgili dokümanlarda en çok kullanılan spesifik terminolojinin belirlenerek öğrenim çıktılarına dahil edilmesinin mevcut problem sahalarını asgariye indireceği değerlendirilmektedir.

DİPNOT: *[1] Stopford, M. 2009, Maritime Economics, 3rd edn, Routledge, London, syf.6*

[2] Ankara Üniversitesi Açık Ders Malzemeleri, "Türk Dili ve İçinde Yer Aldığı Dil Ailesi", 17.07.2020 tarihinde alındı. https://acikders.ankara.edu.tr/mod/page/view.php?id=18677#:~:text=Asya'n%C4%B1n%20B%C3%BCy%C3%BCk%20Okyanus%20k%C4%B1y%C4%B1lar%C4%B1ndan,T%C3%BCrk%20dili%2C%20Altay%20grubundad%C4%B1r.

[3] Gemiadamı (Seafahrer) terimi kadın-erkek eşitliği ilkesine uygun olmadığından, gemi insanı ifadesi de henüz yaygınlaşmadığından eski bir terim olan mürettebat (crew) kelimesi tercih edilmiştir.

[4] Regional Model Competency Standards: Core Competencies https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_420961.pdf

[5] https://www.litcharts.com/blog/shakespeare/words-shakespeare-invented/#:~:text=In%20Shakespeare's%20collected%20writings%2C%20he,a%20substantial%20portion%20of%20it.

[6] https://islamansiklopedisi.org.tr/fuzuli

[7] https://kottke.org/10/04/how-many-words-did-shakespeare-know

***Piri Reis Üniversitesi Öğretim Görevlisi**

MEKE

ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM

ACİL MÜDAHALE

EĞİTİM & SERTİFİKASYON

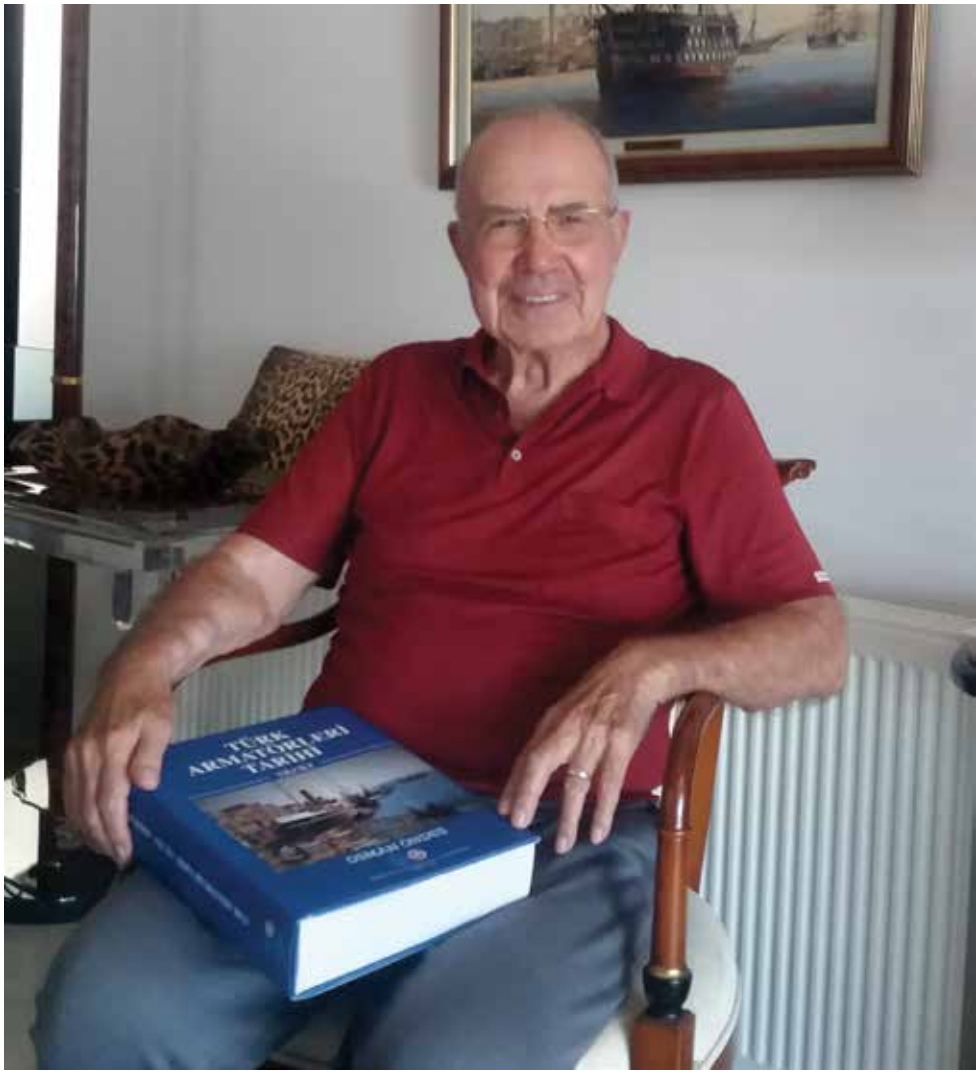
ACİL DURUM YÖNETİMİ

DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

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

#mekemarine

Denizcilik sektörünün tarihi kişiliği



OSMAN ÖNDEŞ
GAZETECİ-YAZAR

Türk Deniz Ticareti dünyasıyla 1985 yılında tanışan Osman Öndeş, denizcilik sektöründe bir ilke imza atarak deniz ticareti yazarı olarak sektörde tanındı. Donanmadan ayrıldıktan sonra çok önemli eserler hayata geçiren Osman Öndeş, son yazdığı Türk Armatörleri Tarihi serisiyle sektöre unutulmaz bir yayın hediye etti. Kendi deyimiyle "Ben bir tarihim" diyen Öndeş ile geçmişten bugüne yazdığı eserleri, yaşamını ve denizcilik sektörünü konuştuk.

Uzun yıllardır denizcilik sektörünün içindesiniz. Bize Osman Öndeş'i anlatır mısınız?
Belleğimizde ve bedenimizde çözemediğimiz birçok özellik var. Ben anne tarafından güverte zabiti Ordulu Nazif Ayyıldız'ın, baba tarafından ise Üsküplü Kolağası Osman Efendi'nin torunuyum. Anneannem Nahide Hanım idi. Fener, Fethiye, Zülüflü Sokak'taki ahşap evlerinde yaşarlardı. Bu ev yıkılmış ve yerine sevimsiz sıradan kagir binalar yapılmıştı. Anneannem Nahide Hanım hudutsuz fedakâr bir

Cumhuriyet'in İlk Kuşak Bahriye Ailelerinden Bir Hatıra -1930

Türk kadınıydı. Babaannem Fahriye Hanım ise, Üsküp'ten Selanik'e, oradan mübadele edilip Üsküdar İmrahor Doğancılar'da 3 erkek çocuğuyla bir ahşap eve sığınmış dul bir anaydı.

Eşi bunca savaşların kurbanı olmuştu. Bu ahşap ev halen mevcuttur. Annem Güldane Hanım, babam Bahriye Makine Subayı Nurettin Öndeş idi. 12 Ekim 1931'de Üsküdar Doğancılar'daki o ahşap evde dünyaya gelmişim. 1935 sonrasında II. Dünya Harbi'nin buhranlarını, yokluklarını ve fakirliğini

yaşadık. Pencerelerimizi lacivert kalın kağıtlarla veya bezlerle kapattığımız; çay, ekmek, toz şeker, Sümerbank'tan patiska ve ayakkabı karneleriyle yaşama tutunmaya çalıştığımız çok zor yılları, gece çalan sirenleri, göğü aydınlatmaya çalışan projektörleri hatırlıyorum.

Babam Adatepe, Kocatepe muhriplerinden birinde çarkçıbaşı olarak Donanma'nın güvenceye alındığı Erdek'ten ayda bir gelirdi. O yıllarda Kadıköy Kuşdili'nde kirada idik. Bu kez yalnızlığı, yoklukları, ablam Ayten ve benimle paylaşan annemdi. Beni ortaokul yıllarım yönlendirmeye başlamıştır. II. Dünya Harbi sonrasında babam artık Donanma'nın Gölcük'te üstlenmesiyle bize İzmit'te bir ev kiralamıştı. Subaylara o yıllarda lojman yoktu. Gölcük alabildiğine köydü. Ortaokulu İzmit'te okudum. İzmit Lisesi Fen Şubesi'nden mezun oldum.

Okumaya hudutsuz merakım vardı; her gün gazete çıkartırdım. Resim dersinde İngilizce bir sözlüğü Türkçeye çevirmeye çalıştığım için disiplin kuruluna bile verildim. Öğretmenlerimiz anlattıklarım karşısından çok şaşırmışlardı.

Biraz da üniversite yıllarınızdan bahseder misiniz? Gazetecilik nasıl girdi hayatınıza?
Liseden sonra Ankara Siyasal Bilgiler Fakültesi'ni kazandım. Ankara'da Maltepe'deki Koç Yurdu'nda kalıyor ve Maltepe'den kar kıyamet ne olursa her gün yürüyerek Cebeci'deki SBF'ye gidiyordum. Bir süre sonra hayalimdeki hariciyeci olmak umudunun imkansızlığını fark ettim. Ben devlet lisesinden gelmiştim ve çok kötü bir Fransızca eğitimi almıştım.

O sırada beklenmedik bir olay meydana geldi. Babam ABD'nin Türk Deniz Kuvvetleri'nde eğitime önemli katkılar getirmekte olduğunu ve bu sırada Deniz Harp Okulu'nun 2 yıldan 4 yıla çıkartılacağını duyurdu. Eğer Deniz Harp Okulu'na katılırsam, hayal ettiğim dış ülkelere de gidebilirdim. SBF'den ayrıldım ve Deniz Harp Okulu'nun yeni başlayan eğitim devresinin ilk

Gayret Muhribinde Stajyer Teğmen İken

zabit namzetlerinden biri olarak Heybeliada'ya intikal ettim. Bu okulda dört yıl öğrenim gördük ve 1954'de sınıf birincisi olarak mezun oldum. Ama bu yıllar boyunca mümkün olduğunca gazetelere, dergilere makaleler yazmakla kalmıyor; aynı zamanda Son Saat, İstanbul Ekspres gibi gazetelere kısa hikayeler yazıyordum. Yazdığım her öykü bazen çift sayfa olarak yayınlanıyordu. İstanbul Radyosu'nda bir sene 26 konuşma yaparak rekor kırdım. Savarona okul gemisi idi. Mezuniyetin son yılında İngiltere'ye kadar uzanan bir geziyle Avrupa limanlarını tanımak mümkün olabildi.

Donanmada da görev yaptınız. O yıllardan bahseder misiniz?
1954-1970 yılları... Fakirlik denecek kadar az maaşla yaşamı idameye çalıştığımız çok zor yıllar olmuştur. Çöpçülerin dahi bizden daha fazla maaş aldığı yıllardı! O yıllarda politik çalkantıları ve sonunda 27 Mayıs İhtilali'ni yaşadık. Hep bir eser yayınlamak merakım oldu. Lisede olduğu üzere, Yassıada'da okuduğumuz ve bir yıl süren stajyerlik devrinde de "Yassıada" adını verdiğim bir dergi yayınladım. Ben kolejde okuyamamıştım

Kafile Komutanı Kur. Alb. Zahit Kırağlı, kafilde uzman olarak görevli subaylardan Gv.Yb. İsmail Göksu ve emir subayı olarak ben, South Shields Belediye Başkanını ziyaret ettiğimiz sırada.

ama eşim Mutlu ÜAKL mezunu idi. Moda'da kayınpederim Dr. Hayri Meriç'in bize ayırdığı evdeki ilk senelerimizde bir de Yasemin (Yasemin Anık) adını verdiğimiz kızımız oldu. Artık Gölcüklüydük. Eşim Amerikan Yardım Grubu Başkanı'nın asistanı olarak çalışıyordu. Yokluklar bizler için tevazu idi, onurluyduk.

İngiltere'den satın alınan ve İngiltere'de onarımda olan dört muhripten en sonuncusu Kılıçali Paşa Muhribi'ne tayin oldum. Böylece, bir yıla yakın Southampton, Hull, Newcastle, South Shields, Jarrow, North Shields ve çok daha uzun süre Govan Glasgow'da Harland and Wolff Tersanesi'nde unutulmaz deneyimler kazandım. Upon on-Tyne'deki ve Glasgow, Govan'daki tersaneler benim nice yıllar sonrasında Türk Armatörleri Tarihi başlıklı eserimi çalışmamda büyük kolaylıklar sağlamıştır.

Yurtdışında uzun zaman geçirmiş, değerli tecrübeler edinmişsiniz...
Bir yıla yakın bir süre Washington Maryland'deki bir bölgede EOD Okulu'nda öğrenim gördüm. Türkiye'ye dönüşümde bu okulun benzerini Riva'da kurmak görevi bana verildi.

1968 yılında NATO için lisan imtihanına girdim ve Belçika'ya tayinim çıktı. Malta Adası'nda iki yıl devam eden bir dış görevden sonra Türkiye'ye döndüm ve Meriç Gemisi komutanı olarak iki sene kadar görevin ardından istifa ederek bu kutsal yuvadan ayrıldım.

Washington, Maryland'daki EOD Okulundan mezun olduktan sonra çekilmiş bir anı fotoğrafı. Osman Öndeş en sağda.

Donanma küçük ve çok değerli bir aile demekti. Ben üçüncü kuşak olarak nice komutanlar için, daha da aileden sayıldım. Oramiral Celal Eyiceoğlu'nun babası ile Dedem Ordulu Nazif Kaptan'ın Karadeniz'den gelen arkadaşlıkları vardı. Oramiral Kemal Kayacan bir nezaket, insanlık abidesi komutandı. Oramiral Bülent Ulusu beni yaveri yapmak istemişti. Fakat ben istifa ediyordum. Başbakan olduktan sonra da aile dostluklarımız eksilmeyerek devam etti. Oramiral Nejat Tümer ile Malta'da bir seneden fazla çalıştım. Bu şahsiyetler deniz ticareti yazarı olduğum yıllarda karşılıklı birçok bilgi alışverişinde görev almamı sağlamıştır. İleriki yazarlık yıllarımda Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Oramiral Metin Ataç'ı, kurduğu deniz müzeleri ile de teşekkürle anıyorum.

Yazmayı her zaman çok sevmişsiniz. Bu yolda nasıl ilerlediniz?

Ben tek başıma yazarak hayatımı sürdürmek istiyordum. Şevket Rado'nun Hayat Mecmuası'na ve Yılmaz Öztuna'nın Neşriyat Yönetmeni olduğu Hayat Tarih Dergisi'ne çoğunlukla deniz harp tarihi ağırlıklı makaleler yazıyordum. Malta dönüşü bir Oriantalist ressam olan Kont Amadeo Preziosi'nin yaşam öyküsünü belgeleriyle tespit etmiş ve bir eser yazmıştım. Bu eserimi Tarık Dursun Kakınç Bey Milliyet Sanat Kitapları dizisinden neşretti. Benim ilk kitabım budur. Ardından Hürriyet Kitapları'nın Yayın Yönetmeni Doğan Hızlan'la çok içtenlik dolu arkadaşlıklarımız oldu ve iki eserim de Hürriyet Yayınları'ndan neşredildi.

Hürriyet Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Nezih Demirkent'le de bu süreçte tanıştım. Hürriyet'in ilk sayfalarında yayınlanan pek çok yazım olmuştur. Çözemediğim bir merakım ise, Okmeydanı'ndaki Menzil Taşları ve Nişan Taşları idi. Bunlar gecekondular arasında kayboluyor ve bazıları parçalanıyordu. Aylarca Okmeydanı'nda çalıştım ve fotoğrafladım. Şevket Rado Bey, Hayat Mecmuası'nda derginin orta sayfalarında karşılıklı sayfalar olmak üzere neşrederdi. Bu nadide eserler mahvolup gitmiştir, hâlâ yanarım!

Bir dönem Günaydın Gazetesi'nde de çalışmalar yaptığınızı biliyoruz…

Günaydın gazetesinin tirajı o yıllarda 800.000'lerde idi. Haldun Simavi'nin sahibi olduğu Günaydın'a Genel Yayın Yönetmeni Necati Zincirkıran'ın önerisiyle hazırladığım senaryolar resimli roman haline getiriliyordu. Bir romanım sinema afişi olmuştur ve Türkan Şoray Hanım film yapmak amacıyla satın almıştır. Eski İstanbul ve onun mimari eserleri beni hep etkiledi. Böylece harabe haldeki İstanbul Çeşmeleri'ni çalışırken, Prof. Dr. Oktay Aslanapa ve Prof. Dr. Semavi Eyice'nin davetiyle "Osmanlı Devri İstanbul Çeşmeleri"ni bir metodoloji içinde çalıştım ve 1000'e yakın çeşmeyi belgeledim. Bu eser 6 cilt olmuşsa da, o yıllardaki Kültür Bakanlığı'nda hakim olan politik yaklaşım farklılıkları sonucu tamamıyla armağan olarak yazılmasına rağmen dosyalarda kalmıştır. Halen TTOK'nın (Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu) İstanbul Kitaplığı'nda olmalıdır. İstanbul Çeşmeleri'ni çalışırken hepsinden farklı bazı çeşmeleri fark ettim ve bunlara "Kaptan Paşa Çeşmeleri" adını verdim. Zira bu çeşmeler Kapudan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın çoğu Kasımpaşa'daki vakfiyesi olan çeşmelerdi. Alınlarında kalyonların kabartmaları ve fenerler mermere işlenmişti. Her çeşmede "Saka Gediği yoktur" ibaresi yer alıyordu!

Bir dönem Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü görevi yaptınız. Hangi kurumlarda çalıştınız?

TTOK- Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Başkanı Nejat Eczacıbaşı ve Genel Müdürü Çelik Gülersoy idi. Bu kurumda TTOK Bülteni'nin hazırlanması gibi bir görevimin de olması bana dergicilik deneyimi kazandırmıştır. Ardından Türkiye'nin en güçlü işveren örgütü olan MESS'de çok daha geniş yetkilerle Basın ve Halkla İlişkiler müdürü olarak çalıştım. O seneler, Türkiye'nin felakete gittiği çok çalkantılı, kanlı olayların giderek arttığı, grevlerin

Osman Öndeş Greenwich'deki Cutty Sark- Tea Clipper Müze gemisini ziyaret hatırası

ve lokavtların tüm ekonomiyi içinden çıkılmaz hale getirdiği yıllardı. Bazen baskı sayısı 50.000'i bulan bültenleri ayda 4-5 defa hazırladığımı ve grafik çalışmasını yaptığımı unutmuyorum.

Turgut Özal'ın başkanlık yaptığı 80 günlük süreç de, benim için unutulmaz derslerle doludur. Basın danışmanı olarak Köln, Erfstadt Shloss Gracht'taki toplantıya gitmiştik. Turgut Özal için Alman başkan Dr. Thiele "Türkiye'nin gelecek başbakanı ile görüştüm. Ben çok farklı bir şahsiyet gördüm" demişti.

Peki, denizcilik sektörüne nasıl girdiniz?
Bunca hayhuy içinde nasıl olduysa birden "Türkiye'nin deniz ticaret dünyası neden böylesine sessiz?" diye kendimi sorgular olmuştum.

Türk deniz ticaret dünyası basın yoluyla kendini anlatmalıydı. Birkaç sayfalık bir rapor hazırladım ve Nezih Demirkent'e götürdüm. Erol Simavi okumuş.

Hürriyet Gazetesi'nde olmayacağını ve ayrıca "Böyle bir konunun nereden çıktığını da" merak etmiş. Zaman geçti. Bir gün Nezih Demirkent çağırdı. Erol Simavi Bey gazete grubunda olan fakat neşredilmeyen "Rapor Ekonomi" Gazetesi'ni yeniden neşretmeye kadar vermiş ve benim de "Deniz Ticaret" sayfası yapabileceğimi söylemiş.Müthiş sevindiysem de bu uzun sürmedi. Rapor Gazetesi'ni Selahattin Beyazıt satın aldı. Eşiyle eşim kolejden sınıf arkadaşı idiler. Bu nedenle Selahattin Beyazıt ile arkadaş olarak da tanışırdık. Yıldız Parkı'nda Rapor Gazetesi nasıl çıkmalı diye çok adımlamışızdır. Rapor tasarı halinde kaldı!

Ve Dünya Gazetesi... Nasıl başladınız, nasıl bir yol hikayeniz oldu?
Nezih Demirkent'in Hürriyet'ten ayrılması haberinin ardından Erol Simavi Bey'in yine imtiyaz hakkı Hürriyet'te olan Bedii Faik'e ait Dünya Gazetesi'ni kıdem tazminatı olarak Nezih Demirkent'e devrettiği belirtildi ve ben de Dünya Gazetesi'nde "Deniz Ticareti" sayfası yapmaya başladım. Cağaloğlu Narlı Bahçe Sokak'taki izbe ve makineleri son derece eski olan bu matbaa ve gazete idarehanesinde yıllarım geçmiştir. Ama heyecanlıydım ve sonsuz umutlarım vardı; Türk Deniz Ticareti dünyasını özgün başlık altında ve devamlı anlatan bir ilk gazeteci oldum.

Türk denizcilik sektörünü nasıl tanımlarsınız, neler yaptınız?
Önce deniz ticaret dünyasını tanımalıydım. Çok zaman geçmedi, ben Dünya Gazetesi ile yol alırken iki ayrı grupla karşılaştım. Bir grupta; Ali Sohtorik ailesi, Sıtkı Koçman, Ali Koçman, Hayri Baran, Nuri Cerrahoğlu, İrfan Cerrahoğlu gibi armatörler vardı. Koster armatörlerini temsil eden S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Karaköy'deki Ömer Abed Han'da idi. Bir de pek sessiz duran "Türk Armatörleri Birliği" mevcuttu. Zaman hızla akıp geçti ve 1982'de İstanbul Deniz Ticaret Odası kuruldu. Oda'nın ilk genel merkezi Beşiktaş'taki Deniz Müzesi'nin arşiv binası oldu ve E. Oramiral Celal Eyiceoğlu Meclis Başkanı ve Sönmez Denizcilik Başkanı Hilmi Sönmez Yönetim Kurulu Başkanı seçildi. Kısa bir zaman sonrasında Hilmi Sönmez telefon etti ve "Deniz Ticareti Dergisi adıyla bir dergi yayınlayacağız. Bu dergiyi sen yöneteceksin" dedi. Ben kendi ayaklarımın üstünde durmaya söz vermiştim. Öneriyi yine de geri çeviremedim. Hayli seneler bu dergiyi yönettimse de, giderlerini karşılamak için çok uğraşlar verdiğimi unutmuyorum. O yıllarda sağanak gibi reklam veren denizcilik firmaları bulunmuyordu.

Çok önemli yurtdışı yayınlarında da çalıştınız. Biraz da o çalışmalardan bahseder misiniz?
Aynı süreçte Brian Johns isimli bir İngiliz gazeteci benimle görüşmek üzere telefon etti. Kendisini Eşref Cerrahoğlu yönlendirmiş. Norfolk'taki The Chartered Shipbrokers Institute'ün aylık yayını "Shipbroker Magazine" için çalışmamı önerdiler. İngiltere kapısı bu dergi ile açılmıştır. Ardından Greek Londener denilen son derece saygın ve başarılı bir yayıncı olan Themistokles Vokos'un "Seatrade Publications" de görevlendirildim.

Bu kez beni Asaf Güneri yakın dostlarından Themistokles Vokos'a önermiş. Zaman bana başarılarım kadar başarı getirdi ve dünyanın en eski denizcilik gazetesi olan (Kuruluşu 1740) Lloyd's List'e olan davetle zirveye ulaştı. Ben Leadenhall Street'deki başkanlık ofisinde kısa fakat unutulmaz bir söyleşiden sonra artık dünyanın üç en büyük denizcilik yayınını temsil eder olmuştum. Yıllarca eşimle Colchester'e de davet edildik ve belirli sürelerde Colchester'de Londra'da kaldık. Bana sevgi ve saygı

Refah'ın Filikası Önünde

Referans DENİZ TİCARETİ

CHEMFLEET GENEL MÜDÜRÜ AHMET HAZNEDAR

Gemiadamı bulamıyoruz, mutlaka eğitim seferberliği başlatmalıyız

KAPTAN AHMET HAZNEDAR'IN SÖZLERİYLE CHEMFLEET

Referans Gazetesi 22 Kasım 2007

gösteren bazı armatörlerimiz Londra'da bizi ağırlamak için evlerini açtılar. Bu süreçte İsviçre'de Rittmann yayını olan "International Journal Transporte"un da temsilcisi oldum. Yıllar boyunca önemli sayıda Avrupa liman yönetimleri tarafından şahsen dahi davetler aldım ve misafirleri oldum. İtalya'da Ravenna Ticaret Odası tarafından iki kez davet edildiğimi de ilave etmek isterim.

Denizcilik sektörünün önemli aktörlerinin portrelerini hazırladınız. Birçok kurum ve kuruluşun tarihini kitaplaştırdınız. Sizi buna iten neydi?
Deniz Ticareti Dergisi'ni yayınladığım yıllarda, "Bir Denizcinin Portresi" başlığı altında artık duayen hale gelmiş armatörlerimizin ve gemi acentelerinin yaşam öykülerini ayrı bir dergi halinde neşretmeye başlamıştım. Bir yerlerde kalmıştır. Ancak demek istediğim "Benim için önemli olan insandı ve yaşamları, görüşleriyle kaydedilmeliydi. Türk deniz ticareti dünyasının örgütlenmiş en eski kurumu Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'dir ve kurucuları hep Levantenlerdi.

Levantenlerin tarihini sabırla ve kendi yöntemlerimle çalıştım. Sonunda merkezi İngiltere'de olan "Levantine Heritage Foundation"in ilk yönetim kurulu üyelerinden biri oldum. Bu kararı veren onlardı! Yazılarım bu vakfın internet sayfalarında yayınlanmaktadır. Bu çalışmam sayesinde "VDA adına ve çok önemli bir tarihi belge olan Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" kitabını tamamladım ve bu eser Recep Düzgit'in başkanlığı sırasında ve onun öngörüsü sayesinde yayınlandı.

Gemi inşa sanayimize, gemi inşa mühendisi yetiştiren bir fakültenin olmadığı ve donanmada bile "Sanayi Subayı" denildiği yıllarda, bu ilgisizliğe karşı çıkan Ord. Prof. Ata Nutku'nun 30 cilt tutan hatıratını "Endaze" adıyla yayınladım. Refah Faciası, II Dünya Harbi'nde cereyan etmiş bir faciadır. Belgeleriyle çalıştım ve "Refah Faciası" isimli eserim neşredildi. Ardından "Türk Armatörleri Tarihi" çalışmalarım başladı.

Referans Gazetesi'nde de önemli çalışmalara imza attınız...
Atladığım bir süreç var; Dünya Gazetesi Cağaloğlu'ndan Bağcılar'daki yeni gökdelen merkezine taşınmıştı. Hayli yıllar orada da deniz ticareti sayfalarına devam ettim. Nezih Demirkent vefat ettikten sonra bazı şeylerin değişmekte olduğunu gördüm ve davet edildiğim için Hürriyet Grubu'na ait günlük ekonomi gazetesi "Finansal Forum"a geçtim. Burada memnun olmadım. Dağınık ve heyecansız bir gazete idi. Fakat kısa bir süre sonra "Referans" adı verilen bir gazeteyi hayata geçirdiler. Bu gazetede çok başarılı deniz ticareti sayfaları yaptım. Gariptir, Dünya Gazetesi'nde deniz ticareti sayfaları hazırladığım yıllarda Gazeteciler Cemiyeti'ne müracaat etmiştim. Beni gazeteci saymamışlardı! Deniz ticareti haber olarak ve varlığıyla herhalde gazeteciliğe girmiyordu. Fakat Rapor'da iken bana Hürriyet Grubu olarak Basın Kartı verildi.

Bunu onurla saklarım. Her şeyin bir sonu vardır; teknolojide internet devrimi basılı yayınları da olumsuz etkilemeye başlamıştı. Lloyd's List ve gruptaki tüm yayınlar önce Informa isimli bir ticarî yayıncılık gurubuna satıldı ve ardından gazete tabloit hale dönüştürüldü. Bu da çok sürmedi ve basılı bir gazete olmaktan çıktı ve e-gazete oldu. Seatrade biraz daha ısrar ettiyse de, aylık yerine üç ayda bir yayınlanır oldu ve e-dergiye dönüştü.

Son olarak, en son çıkan Türk Armatörler Birliği tarihi uzun soluklu bir çalışma oldu. Elinize sağlık, bunun için ne söylemek istersiniz?
Araştırmaya ve yazmaya aralıksız devam ettim. Benim için gerçek tarih, belgelere istinat eden tarih demektir. Zamanımızda hele deniz ticaretimizle ilgili öylesine uydurma yazılara rastlıyorum ki, üzülüyorum. Bu nedenle bir üniversitemizde "Türk Deniz Ticareti Tarihi Araştırma Merkezi" gibi bilimsel bir oluşuma ve ayrıca "Denizcilik Müzesi"ne ihtiyaç olduğunu tekrarlıyorum. "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserim benim en çok yorulduğum, en çok zaman sarf ettiğim, tecrübe kazandığım, hiç olmazsa "Fahri Doktor" unvanına bile lâyık görülmesem de uzmanlaştığım bir çalışma olmuştur. Bu eserimle, sizler gibi iftihar ediyorum.

Çünkü Türk Deniz Ticareti dünyasını o büyük ve fedakar insanlar yarattı. Sizler de bu bayrağı engin denizlerde dalgalandırıyorsunuz. Bizlerden sonra gelecekler bu eserleri okuduklarında tarihi doğru şekilde öğrenmiş olacaklardır. Zaman insan için sonsuz değildir. Nice yazlar olacaktır, nice kışlar gelecektir. Nice yazlar yaşadım ve nice kışlar gördüm.

Bâki kalan bu kubbede bir hoş seda olsun, bu da bir mutluluktur...

KINAY

Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com

KINAY CHARTERING

KINAY TRANSPORT & LOGISTICS

INTERNATIONAL

EUROPE

BENELUX

AUSTRALIA

CHINA

UKRAINE

VIETNAM

kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kınay Group

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

HARUN ŞİŞMANYAZICI*

KABOTAJ HAKKININ KULLANIMI KONUSUNDA TÜRKİYE'DEKİ DURUM NEDİR?

3 tarafı denizlerle çevrili, 8333 km kıyı şeridi, 180 limanı, aktif 120.000 gemi adamı olan ülkemizde kabotaj hakkının layıkıyla kullanılmadığı ve kabotajın zaman zaman delindiği izahtan varestedir. Ülkemizde doğrudan yatırımlara olan ihtiyaç nedeni ile Yabancı Sermayenin Teşviki Kanunu ile yabancı petrol şirketlerinin kara sularımızda petrol arama ve çıkarmalarına müsaade edilmesi ve ülke içindeki kıyı yapıları ve deniz içi boru, kablo döşeme, derinleştirme, sondaj faaliyetlerinde zaman zaman yeterli ve uygun ekipman eksikliği ve sofistike gemilerde çalışacak personel zafiyeti ya da iddiası nedeni ile Kabotaj Kanunu'nun bazı maddeleri delinebilmektedir. TUGS'da belli bir oranla sınırlı olmak ve belli şartlara vabeste olmak üzere yabancı personel istihdamına müsaade edilebilmektedir. Ancak bu talep denizcilik camiasından gelmektedir. (Bu müsaade verilmekle beraber uygulaması çok da kolay olmamaktadır.)

Yine ülkemizde kabotaj kanununun çıkmasına neden olan yeterli sermaye ve müteşebbis olmaması keyfiyeti bugün için geçerli olmayıp tam tersi Türk müteşebbisler dünyanın birçok yerinde liman satın almakta ya da işletme hakkını elde etmekte, büyük konteyner hatlarına ortak olmakta ve marina işletmektedirler. Liberal bir küresel ekonomik sistemde sermayenin dolaşımına set çekilmesi zorlaşmaktadır. Buna rağmen en serbest ülkede bile kendi vatandaşlarının korunması ve eşitler arasında tercih edilmesi işin ticari niteliği ve ekonomisinden arı olarak siyasi pazarlıkların alt düzeyde olumlu ya da olumsuz olarak yapılacak bu yatırımlara yansıması bu yolla sağlanan avantajlar adına kapitülasyon denilmese de hala devam etmektedir. Meseleye slogan milliyetçiliği açısından kendi dar pencerelerinden ve kendi küçük organizasyonları çerçevesinden bakanlar büyük resmi ve bunun şartlarını görmekte zorlanmaktadırlar. Bazen bir menfaati sağlamak için diğerini feda etmek akılcı bir yöntem olup bu işlemin sonucunun net olarak bıraktığı önem taşımaktadır.

Bazı vehim ve endişeler de gerçekler karşısında havada kalmaktadır. Bizim AB'ye tam üye olmamız durumunda kabotajın AB ülkeleri için kalkması sonucu Yunanistan'ın karasularımızda etkin olacağı şeklindeki endişelerimizin 1990'lı yılların başında katıldığımız servis sektörlerinin liberalizasyonu ile ilgili uluslararası toplantılarda tam tersi olduğu Yunanistan'ın asıl bizden korktuğu için kabotajın kaldırılmasına muhalif olduğu görülmüştür. Bugün Türkiye yanında iktisaden küçük bir ülke olan Yunanistan'ın bizim karasularımızda faaliyette bulunması çok zayıf bir ihtimaldir. Çünkü bugün Türk tersaneleri Yunan tersanelerinden çok daha iyi bir durumda olduğu gibi gemi adamı sayısı ve etkinliği bakımından da Türkiye çok ileridedir. Ancak Yunanistan'ın idari sınıf ve denizcilik eğitiminde bizden daha iyi oldukları da bir gerçektir. Kaldı ki dahili taşımacılıkta Yunanistan'ın ülkemize yatırım yapmasını karlı kılacak bir ortamın ortaya çıkması durumunda, bu onlardan önce Türk müteşebbisler tarafından yapılabilecektir. Kısaca günümüzde şartları 18.'nci, 19.'incu ve 20.'unci yüzyılların başlarından çok farklıdır. Buradaki tek handikap bizim küçük şirketlerimizin kurumsallaşamaması bir araya gelerek küme oluşturamamalarıdır. Tamir işleri bakımından ise atölye yapısından kurtulamamalarıdır. Nitekim koster camiasının işlerini yapan bir lokal makine tamir şirketi bir Yunanlı büyük şirketin ülkemizde şube açması nedeni ile müşteri kaybına uğramıştır.

Osmanlının refah ve bolluk ekonomi politikası gereği korumacı ve ulusçu politikalardan uzak durması, Osmanlı ticaretini liberalize etmesi ve bunun kaynağını da fetih yolu ile ele geçirdiği devletleri vergi ve haraca bağlaması batı ülkelerini sanayi, ticaret ve deniz taşımacılığında ileri götürmüş, Osmanlının levant şirketlerine verdiği imtiyazlar ile İngiltere dahil birçok ülke palazlanırken Osmanlı iktisadi, siyasi, sosyal ve teknoloji olarak gerilemiştir. Ancak şimdi durum tamamı ile farklıdır. Bazı yabancı ülke ya da şirketlere karasularımızda kurmuş oldukları Türk şirketleri vasıtası ile kabotajın ruhuna aykırı olarak çalışma müsaadesi kapitülasyonların hortlaması gibi düşünülse de daha fazlasını Türk müteşebbisleri başka ülkelerde

gerçekleştirmektedirler. Dolayısı ile bu konuda toptancı ve genel bir yaklaşım ile kötü ya da iyi demekten ziyade her bir münferit olayın kendine göre özel şartları tahtında değerlendirme yapmakta fayda bulunmaktadır.

Günümüz paradigmaları toptancı ve genel değerlemelere, slogan ve hamasete dayalı yaklaşımlara değil; akılcı, rasyonel ve analitik olarak meselenin hem ekonomik, hem de stratejik ve jeopolitik yönlerini dikkate alan değerlemelere cevaz vermektedir. Bunun anlamı dinamik bir modellemedir. Bir konuda uygun olan bir politika başka bir olayda, o olayın şartlarına göre uygun olmayabilmektedir. Esas olan kaynakların rasyonel kullanımı ve çanların kimin için çalınacağına doğru karar verme meselesidir. Diğer önemli olan husus ise 1926'dan bu yana kabotaj hakkına sahip olmamıza rağmen kabotaj hakkımızın kara ve iç sularımızda layık olduğu veçhile ile kullanılamamasıdır. Bunun nedeni olarak geçmişte uygulanan politikalar ile demiryolu ve deniz yolu ihmal edilerek kara yoluna ağırlık verilmesi karayolu alt yapısının dış yardımlar ile rehabilite edilmesi ve ihyası ileri sürülebilir. Bu kara yolu yapımına yönelik yardımlar NATO politikaları çerçevesinde askeri güçlerin mobilitesi için yapılırken bazı yerlerde (Karadeniz) tehdit olarak gördüğümüz Rusya'nın ülkemiz içinde ilerlemesine engel olmak için bilerek ihmal edilmiştir. Bu nedenle de Karadeniz Bölgesi'nin yük ve yolcu nakliyesinde TDİ vasıtası ile kabotaj taşımaları daha fazla olmuştur. Ancak zaman içinde doğu blokunun çözülmesi ile bu durum değişmiştir. Bu yardımların diğer bir nedeni ise Türkiye'de kurulacak olan otomotiv ve yan sanayi ürünlerinin satılması ve Türk halkının araba alabilmesi için bunu kullanacağı yolların yapılması, Türkiye'den aldıkları ham maddelerin rahatlıkla limanlara indirilmesinin sağlanması olmuştur. Karayolunun diğer bir avantajı ise o tarihlerde petrol fiyatlarının ucuzluğu olmuştur. Kıtasal bütünlük ve komşu ülkeler ile ticaretin normal olarak daha fazla olması gerçeğinden hareketle dış ticaretimizin büyük ölçüde AB ve komşu Orta Doğu ülkeleri daha sonra ise eski SSCB ülkeleri ile yapılmasından dolayı karayolu taşımacılığımız gelişmiş ve tır filomuz Avrupa'nın en büyük tır filosu haline gelmiştir. Böyle bir envanter ile kapital maliyeti uygulamayan ucuz yakıt kullanan ve dönüş ayaklarını düşük navlunla değerlendiren karayolu şirketleri deniz yolu taşımacılığı karşısında büyük bir avantaj sağlamışlardır. Türkiye'de sanayi bölgeleri denize uzak alanlarda konuşlandırıldığından ve deniz bağlantılarının blok tren ya da uygun karayolu ulaşım imkanları ile sağlanmamış olması dahili taşımacılıkta taşıma mesafelerinin 400-600 km düzeyinde olması mal cinsleri, intermodal taşımaya tam olarak geçilmemiş olması karayolunu deniz yolu karşısında daha ekonomik hale getirmiştir. Deniz yolu taşımacılığı 1500 km ya da 600 milden sonra karayolu ve demiryolu karşısında avantajlı olmaktadır. (Tabii her ülkede bu mesafe değişebilmektedir) Deniz yolu yolcu taşımacılığında da deniz yolu taşımacılığı paralel hatlarda değil, iki yaka arasında yapılan taşımalarda ekonomik olmaktadır. Fakat yapılan yeni köprüler, deniz altı geçitleri, tüneller karayolunda mesafeleri kısaltmakta, havayolu taşımacılığı yükte hafif pahada ağır mallar için gelişip artmakta, demiryolları ihya olmakta, duble yollar ile karayolunda trafik azalmaktadır. Tüm bunlar deniz taşımacılığı karşısında diğer ulaşım modlarının üstünlüğü olup, deniz yolunu cazip ve ekonomik olmaktan çıkarmaktadır. Dolayısı ile Türkiye'de deniz yolu kabotaj taşımacılığı birçok yük cinsi ve miktarı için çoklukla ekonomik olmaması nedeni ile gerçekleştirilememektedir. Bir Türk konteyner şirketi dahili konteyner taşımacılığına başlamasına ve ÖTV'siz yakıt kullanma hakkı olmasına rağmen belli bir süre sonra karlı olmaması nedeni ile bu hizmeti kapatmak zorunda kalmıştır. Buradan anlaşılacağı üzere; deniz taşımacılığı da ihmal edilmemekte dahili taşımacılıkta ÖTV'siz yakıt kullanma hakkı verilmekte, Türk ve yabancı sermayeli deniz taşımacılığı şirketleri alternatif taşıma imkanları sağlamaktadırlar.

Kısaca bir hizmet çeşitlemesi, birbirlerine alternatif ulaşım ve taşıma imkanları yaratılmaktadır. Bu hizmetlerin çoğu da yabancılara verilen imtiyazlar ile yap - işlet - devret modeli ile gerçekleştirilmektedir. Burada yine karşımıza halkın refahı için verilecek hizmetler bakımından yabancılara verilen kapitülasyon benzeri imtiyaz ve haklar ortaya çıkmaktadır.

Bu modelde ilk başta devlet kasasından para çıkmadan hatta tam tersi para girerek bu hizmetler sağlansa da daha sonra devlet bu gelirlerden mahrum olmakta, verilen kullanım garantilerinin gerçekleşmemesi halinde bunların devlet tarafından bütçeden karşılanması bütçe açıklarına ve hizmetin bedeli olarak vatandaşın şikayetine neden olabilmektedir.

Kabotaj taşımacılığı incelendiğinde ÖTV'siz yakıt kullanımına kabotajda izin verilmesinin kabotaj taşımacılığını biraz artırdığı görülmekle beraber, bu yukarıda da açıkladığımız üzere yeterli olmamıştır.

Tablo 1- 2007-2019 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
2007	18.004.619	18,97%
2008	20.136.037	11,84%
2009	19.485.900	-3,23%
2010	19.434.485	-0,26%
2011	22.389.570	15,21%
2012	22.869.458	2,14%
2013	27.868.157	21,86%
2014	25.753.831	-7,59%
2015	26.578.284	3,20%
2016	27.050.225	1,78%
2017	29.898.010	10,50%
2018	29.550.554	-1,16%
2019	28.251.017	-4,40%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 2- 2019 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	KABOTAJ ELLEÇLEMESİ	% Pay
KATI DÖKME YÜK	6.145.691	6.025.082	12.170.773	21,7%
GENEL KARGO	5.010.088	4.664.094	9.674.182	17,2%
SIVI DÖKME YÜK	12.564.433	12.575.311	25.139.744	44,8%
KONTEYNER	4.496.857	4.564.782	9.061.639	16,1%
ARAÇ	33.948	32.438	66.386	0,1%
TOPLAM	28.251.017	27.861.707	56.112.724	100,0%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajda en fazla elleçlenen kargo sıralamasında, %44 ile sıvı dökme yük başı çekmekte, bunu sırası ile %22 ile katı dökme yük, %18 ile genel kargo, %16 ile konteyner ve %0,1 araç taşımaları takip etmektedir. Yukarıdan da görüleceği üzere kabotaj hattımızda 28.2 milyon ton yük taşınmaktadır. Bunun içinde en fazla taşıma yapılan ise sıvı yüklerdir. Bunun nedeni sıvı yükler bir sahil tesisinden yüklenip yine sahil tesisine boşaltılmaktadır. Ayrıca büyük miktarlarda taşınmaktadır. Yani malların karayolu vasıtaları ile limanlara indirilip orada eleçlenerek gemiye konup gittiği yerde ikinci bir elleçleme ile kara vasıtasına konması ve mevridine taşınması deniz yolu taşımacılığını çoklukla ekonomik olmaktan çıkarmaktadır. Bu nedenle de sıvı yüklerin çıktığı ve varacağı nihai noktaların liman/kıyı tesisleri olması nedeniyle deniz yolu ile taşınması diğer yük cinslerine göre daha fazla olmaktadır. 17.1 milyon ton yük petrol tesislerinin olduğu Kocaeli, Aliağa, İskenderun ve Botaş'dan yüklenmektedir. Tabii bu rakam sadece sıvı yükleri değil tüm yükleri içermektedir. Diğer önemli kabotaj limanları ise konteyner taşımacılığından da beslenerek Gemlik (1.5 milyon ton), Ambarlı, Çanakkale, Samsun limanlarıdır (Her biri yaklaşık 1 milyon ton). Konteynerler ise feeder hizmetler ve yabancı bayraklı gemiler ile gelen transit olarak boşaltılan konteynerlerin nihai varma limanına taşınması nedeni ile ortaya çıkmaktadır.

Türkiye bir turizm ülkesi olması hasbiyle kıyılarımız değerli olup yeni sanayi tesisleri için çok pahalı yerler olmaktadır. Ayrıca kümelenmenin olmaması ve dağınıklığı da karayolunu daha cazip hale getirmektedir. Bu nedenle lojistik köylerin, iç limanların tesisi, deniz limanlarının sadece giriş ve çıkış noktası olması intermodal kombine taşımanın yaygın kullanımı, bu konuda sağlanacak devlet teşviki kabotaj taşımacılığını geliştirebilecektir.

SONUÇ

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere ülkemiz içinde karayolu ile 267.739 milyon ton-km yük taşınırken deniz yolu ile 16.463 milyon ton-km yük taşınmaktadır. Yani karayolu ile yapılan taşımanın %6'sı, toplam taşımalara göre ise bunun da altında bir oranda yük deniz yolu ile taşınmaktadır. Yolcu taşımacılığı bakımından karayolu ve deniz yolu mukayese edildiğinde bu oran karayolu ile yapılan taşımaların %0.5'i nispetindedir. Uçakla yapılan taşımaların ise %5.3'ü oranındadır. Kısaca kabotaj hakkı var olmakla beraber, kullanımı fiiliyatta yoktur. Uluslararası ticaretimizin taşınmasında Türk bayrağının payı ise 1983 yılındaki %50'lerden günümüzde %10'lara düşmüştür.

O halde yapılması gerekenler;

i) Kabotaj Kanunu'nun arkasındaki gerçeği de görerek kabotajı hattı müdafaa değil, sathı müdafaa olarak görmek o sathında ödemeler bilançosundaki navlun gelirlerimizin navlun giderlerimizin üstünde olmasını sağlamaktır.
ii) Kabotaj Bayramı'nı sadece 1 Temmuz'da kutlayıp ondan sonra unutmaktan ziyade 2 Temmuz'dan itibaren sürekli olarak güncel tutulmasını sağlamaktır.
iii)Slogan milliyetçiği yaparak konuşmak yerine ülkemize maliyet ve külfetine göre net bakiye bırakacak ve o alanda gelişmemizi sağlayacak konularda eğitim ve yatırım imkanlarımızı geliştirmek, bunun için gerekli akılcı teşvikleri sağlamaktır.
iv)Kaz gelecek yerden kabotaj deliniyor diye tavuğu da sakınmamak her konuyu kendi içinde değerlendirmek gerekmektedir.

Ancak bunu yaparken kabotajın ekonomik olmaktan çok stratejik ve çevreci mahiyetini de göz ardı etmemek icap etmektedir. Bilindiği üzere sera gazı salınımı ve özellikle karbondioksitin atmosfere salınımında karayolu önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle Karayolu/Denizyolu kombinasyonu ile intermodal nitelikli kombine taşımaya geçerek taşımanın mümkün olduğu ölçüde karadan denize kaydırılması günümüzün ve geleceğin en önemli gündem maddesi olan çevre kirliliğinin azaltılması bakımından elzemdir. Bu hedefin gerçekleşmesi aynı zamanda kabotaj taşımalarının da artmasını sağlayacaktır. Artık bu noktada deniz taşımacılığı bazı durumlarda karayoluna göre pahalı olsa bile karayolunun yarattığı çevre kirliliği nedeni ile toplumsal ve sosyal maliyeti ve taşınan ton/km başına aşırı yakıt tüketiminin makro ekonomik yükünün büyüklüğü karşısında bu mikro ölçekli maliyet farkı önemsiz kalacaktır. Taşıma karayolundan denize kaydırıldığı ölçüde devletin ve toplumun üzerindeki bu ağır maliyet yükü azalacaktır. Özetle kabotaj da denizyolu taşımacılığı yukarıdaki açıklamalar tahtında şartlara vareste olarak mikro ölçekte ekonomik olmasa da makro ölçekte karlı olacaktır.

Not: Kabotaj Kanunu'nun tarihi birçok resmi kaynakta 20 Nisan 1926 olarak verilmektedir. Ancak bazı kaynaklarda ise 19 Nisan 1926 olarak verilmektedir. Yaptığımız araştırmada 19 Nisan 1926 tarihinin doğru olduğu kanısı hasıl olmuştur.

22.06.2020 İstanbul

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

***** Editörün Notu:*** *Yazarımızın bir önceki sayıda yazdığı makalenin devamıdır.*

Gemi inşa sanayimizde yeni bir açılım

Norveçli armatör Bastø Fosen için SEFİNE Tersanesi'nde inşa edilen batarya tahrikli tam elektrikli feribotta, ilk kez Norveç dışından bir elektrik şirketi **elkon** elektrik entegrasyon işini üstlendi.

BASTØ FOSEN

NORWEGIAN SHIP DESIGN

SEFİNE SHIPYARD

Bastø Fosen - TNSDC - SEFİNE - elkon işbirliği ile

elkon

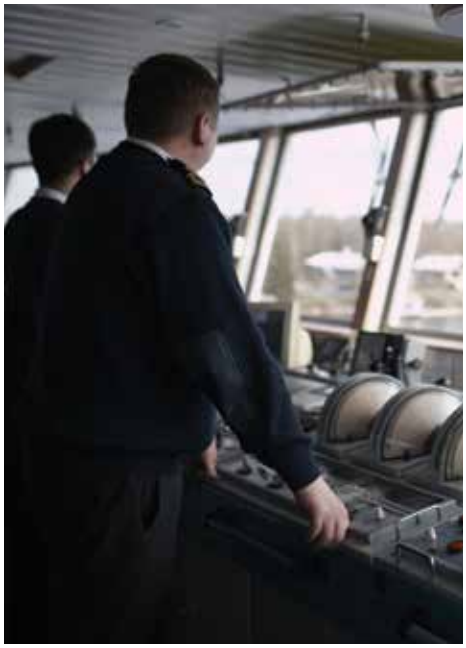
www.elkon-tr.com

İstanbul Anadolu Yakası OSB 1.Sanayi Cad. No:6 34953 Tuzla - İstanbul / Türkiye

Tel: +90 216 395 66 95

YÜZBİNLERCE DENİZ İNSANI İÇİN AB'YE ÇAĞRI YAPILDI

Denizcilik sektörü, deniz çalışanlarının sorununun çözümü konusunda AB'den öncülük talep ederek, yüz binlerce deniz insanın evlerine dönmesi için destek olmalarını istedi.



Mürettebat değişimlerinin gerçekleştirilmesi konusunda hükümetlerin yeterli çabayı göstermemesinden dolayı ortaya çıkan insani kriz sebebiyle Avrupalı ve uluslararası düzeydeki denizcilik sektörü paydaşları, deniz insanlarının refahını sağlama konusunda Avrupalı liderlerden siyasi olarak öncü olmalarını talep etmek için işbirliği yapma kararı aldı. Söz konusu paydaşlar, Avrupa Birliği üye devletlerinin ve diğer ülkelerin mürettebat değişimlerini kolaylaştırmalarını teşvik etmek amacıyla Avrupalı liderlere tüm siyasi güçlerini kullanmaları hususunda tavsiyelerde bulunuyor.

COVID-19 salgınının neden olduğu seyahat kısıtlamaları ve ülkelerin sınırlarını kapatmaları sonucunda dünya çapında yüz binlerce deniz insanı kapana sıkışmış durumda. İçlerinden bazılarının gemide 15 ay ve daha uzun süre çalıştıkları göz önünde bulundurulduğunda, sayıları 250.000'i aşan deniz insanı mürettebat değişimlerinin sağlanmasını bekliyor. Diğer taraftan yaklaşık 250.000 deniz insanı da gemiye katılmak için beklemekte. Mevcut durum yalnızca deniz insanları üzerinde değil, küresel ve ulusal ekonomiler üzerinde de yoğun bir baskıya sebep oluyor. Avrupa'da bulunan limanlarda mürettebat değişimlerinin herhangi bir gecikme olmaksızın gerçekleştirilmesi, Avrupa sanayisini iyileştirme planı kapsamında stratejik açıdan değerlendirilmeliyor.

CLIA, WSC, IMEC, INTERTANKO ve INTERMANAGER gibi kuruluşların yanı sıra, ECSA, ETF, ICS ve ITF gibi Avrupalı ve uluslararası deniz taşımacılığı sektörü ortakları, mürettebat değişimi konusunda kaybedilecek vaktin olmadığını belirttiler ve siyasetin önemli bir alan olduğuna inandıklarından dolayı bu konuda siyasi sorumluluk gösterilmesi için karar mercilerine çeşitli tavsiyelerde bulundular. Söz konusu kuruluşlar, fark yaratmak ve tüm hükümetlere örnek teşkil etmek amacıyla aşağıdaki hususlarda çağrılar yapması için Avrupa Birliği'nin önemli bir konumda olduğunu açıkladılar:

- Hangi ülke vatandaşı olduklarına bakılmaksızın tüm deniz insanlarının kilit çalışanlar olarak belirlenmesi ve doğru protokollerin uygulanması, sağlıklarının korunması ve COVID-19 bulaşma riskinin en aza indirgenmesine yönelik belirlenen koşulların karşılanması şartıyla deniz çalışanlarının seyahat kısıtlamalarından muaf tutulmaları gibi seyahat haklarına yönelik kolaylıklar sağlanması.

- Kendi ülkelerine dönme, mürettebat değişiklikleri, kıyıdan ayrılma ve tıbbi yardım gibi konularda herhangi bir gecikme olmaksızın gemi insanlarının gemiye biniş ve inişlerinin sağlanması. Örneğin; AB yurtdışı teşkilatı ve sınırlarındaki vizelere ilişkin lojistik zorluklar göz önünde bulundurulduğunda, bütün AB Şengen ülkelerinde gemiden inen ve gemiye binen deniz insanları için geçici vize muafiyeti uygulanması, önümüzdeki aylarda vizelere yönelik beklenen yüksek talep ve mürettebat değişimlerinin ihmali gibi hususların üstesinden gelmek için hayati öneme sahip olacaktır.

- AB üye devletleri ve önemli işgücü sağlayan ülkelerin, deniz çalışanları için hava koridorları oluşturması.

Yukarıda belirtilen çağrıların yanı sıra söz konusu kuruluşlar, önümüzdeki tarihlerde yapılacak Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Konseyi'nde gerçekleştirilecek üst düzey toplantılar ve mürettebat değişikliği konusunda Birleşik Krallık tarafından düzenlenecek zirvede, siyasi açıdan sorumluluklarını dile getirmeleri ve salgın süresince tüm dünyaya hizmet sağlayan denizcilere destek sağlamaları yönünde AB kurumları ve AB üye devletlerinde bulunan karar mercilerine çağrı yaptılar.

Yukarıda bahsi geçen kuruluşlar; Avrupa Komisyonu Başkanı UrsulaVon Der Leyen, Avrupa Parlamentosu Başkanı David Sassoli, Avrupa Konseyi Başkanı Charles Michel, Almanya Başbakanı ve Avrupa Birliği Konseyi Başkanı Angela Merkel dâhil olmak üzere Parlamentoda bulunan birçok Avrupalı üyeye ve AB üye devletlerine mürettebat değişiklikleri konusunda ortak yazılar gönderdiler.

(Kaynak: ECSA)

AVRUPA BİRLİĞİ PLASTİK KİRLİLİĞİNE SAVAŞ AÇTI

Avrupa Birliği üye devletleri, artan plastik kirliliğine karşı Avrupa plastik yasasının uygulanması konusunda ağır adımlar atma kararı aldı.

Okyanuslarda artan plastik kirliliği, deniz yaşamı için tehdit oluşturuyor. Avrupa Birliği tarafından 2019 yılında kabul edilen Tek Kullanımlık Plastik Direktifi (Single Use Plastic Directive) sayesinde, Avrupa sahillerinde kirliliğe en çok sebebiyet veren 10 maddeden kurtulmaya yönelik önemli bir adım atıldı. Fakat söz konusu direktifin kabul edilmesinden sonra bir yıl geçmiş olmasına rağmen çoğu Avrupa ülkesi, yönetmeliğin kanuna dönüştürülmesi konusunda herhangi bir adım atmadı. Buna ek olarak, COVID-19 salgınının sebep olduğu kriz neticesinde tek kullanımlık plastiklerin kullanımı yüksek oranda artış gösterdi. Seas At Risk Kıdemli Deniz Atıkları Politikası Sorumlusu Frédérique Mongodin yaptığı açıklamada, "Çok kullanımlı yiyecek kapları, su şişeleri veya kahve bardaklarının tek kullanımlık plastikler kadar güvenli olduğunu anlatma konusunda ülkelerin başarısızlığı neticesinde ağır bedeller ödenmiştir. Bunun sonucunda plastik atık ve çöplerin sayısında artış olmuştur. Bu durum, çevreye atılan plastiklerle mücadele etmek için acil olarak önlemlerin alınması gerektiğini bir kez daha vurgulamıştır" şeklinde konuştu.

Salgın süresince çok kullanımlık plastik kapların güvenilirliğine ilişkin şüpheleri ortadan kaldırmak amacıyla 100'ü aşkın bilim insanı tarafından yayımlanan ortak bildiri, plastik sektörüne ilişkin ortaya konulan yanlış argümanları çürüterek, COVID-19 salgını süresince sağlığımızı korumak için en güvenli yol olan tek kullanımlık plastiklerin kullanımını teşvik etti. FrédériqueMongodin şunları söyledi: "Hükümetlerin plastik atıklar konusunda sorumluluk almalarının vakti gelmiştir. Plastik atıkların sebep olduğu kirlilik yalnızca, tek kullanımlık plastiklerin kullanımını azaltma amacıyla alınacak etkili önlemlerin kurumsal nitelikteki kişiler tarafından desteklenmesi neticesinde engellenebilir."

Seas At Risk ulusal üye ve ortakları, Avrupa denizlerinin durumu ve hükümetlerin konuyla ilgili olarak yavaş adımlar atmasından dolayı endişeli olduklarını belirttiler. Yiyecek ve içecek kapları kullanımının azaltılması hedefleri Tek Kullanımlık Plastik Direktifi'nin uygulanması sonucunda ortaya çıktı. Söz konusu hedefler, 2030 yılına kadar temiz ve sağlıklı bir okyanus hedefine ulaşılması için somut önlemler alan 100'ü aşkın sivil toplum kuruluşu tarafından desteklenen bir yol haritası olan Mavi Manifesto'nın (Blue Manifest) temel bir unsuru olarak görülüyor.

(Kaynak: Seas At Risk)

Hazırlayan ve İngilizce'den tercüme eden: Emre Erdoğan Dış İlişkiler Sorumlusu

GEMİ TUTULMALARI

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

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	NİSAN 2020	MAYIS 2020	HAZİRAN 2020	TEMMUZ 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	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	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2015-2020 TEMMUZ) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (TEMMUZ)
PARİS MOU	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (89 Denetleme)
TOKYO MOU	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (20 Denetleme)
BS MOU	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (143 Denetleme)
MED MOU	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (27 Denetleme)
USCG	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

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

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

HAYDARPAŞA LİMAN HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

Güvenilir Ortak & Profesyonel Hizmet

Reliable Partner and Professional Service

www.limangumrukleme.com

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

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

MERKEZ OFİS: DUMLUPINAR MAH. YUMURTACI ABDİBEY CAD. TEKNİK YAPI CONCORD 1. ETAP A BLOK NO: 15 K: 6 D: 52 FİKİRTEPE / KADIKÖY / İSTANBUL

TEL: +90 216 337 83 71 / haydarpasa@limangumrukleme.com

ŞAHİKA ERCÜMEN KİRLİLİĞE DİKKAT ÇEKMEK İÇİN BOĞAZ'DA DALIŞ YAPTI

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Türkiye Temsilciliği tarafından "Sudaki Yaşam Savunucusu" olarak görevlendirilen Dünya Serbest Dalış Rekortmeni Şahika Ercümen, yaptığı dalışla plastik atık kirliliğine dikkat çekti.

BM Kalkınma Programı Türkiye Temsilciliği, dünyayı ve insanlığı etkileyen önemli konu başlıklarında bireyleri ve kurumları eyleme teşvik etmek amacıyla 17 maddeden oluşan "Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları"nın savunuculuğunu üstlenmeleri için

toplumda başarılarıyla öne çıkan isimlerle iş birliğini sürdürüyor. Bu kapsamda, "Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları"nın 14'üncüsü olan "Sudaki Yaşam" maddesinin savunuculuğuna sporculuk kariyerindeki başarılarının yanı sıra çevre kirliliği, plastik kullanımı ve küresel sıcaklık artışı gibi konulara dikkati çekmek için Salda Gölü'nden Antarktika'ya kadar birçok yerde dalış yapmış olan Dünya Serbest Dalış Rekortmeni Şahika Ercümen atandı.

Ercümen, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ekiplerinin desteğiyle İstanbul Boğazı'ndaki hayatı ve çevre kirliliği gözlemlemek için ilk dalışını gerçekleştirdi. Dalış sonrası açıklama yapan Ercümen, "Benim gözlemlerim maalesef çok kötü.

Koronavirüs döneminde atık eldiven ve maskelerin sayısı çok arttı. Bunlar yağmurlar ve rüzgar yoluyla denizlere de çok fazla ulaşmış. Öncelikle bunların dışarıda olması, doğru şekilde izole edilmeden atılması virüsün yayılması için de çok büyük risk taşıyor. Şu anda geri dönüştürülemeyen maske, eldiven ve hatta el dezenfektanı şişelerinin denizlerde olduğunu gözlemliyoruz" dedi.

RESMEN PLASTİK ATIK DALIŞI YAPTIM

İlk dalışını Kız Kulesi çevresinde, ikinci dalışını Ahırkapı Feneri açıklarında, üçüncü dalışını ise Ortaköy Camisi önünde gerçekleştiren Ercümen, bu dalışlar sırasında çok sayıda atık madde topladı. Ercümen, her yıl 8 milyon atığın denizlere karıştığını, bunların belli bir süre sonra küçük parçalara ayrılıp mikro plastiklere dönüştüğünü, bir daha okyanustan, denizden temizlenemediğini anlatarak şunları kaydetti: "Resmen plastik atık dalışı yaptım diyebilirim İstanbul Boğazı'nda.

Bizim yüzümüzden balıklar burada nasıl barınabiliyor ve biz o deniz ürünlerini nasıl güvenip yiyeceğiz onu da bilmiyorum ama gördüğüm şey, ben bile suyun içinde yüzmekte zorlandım. Her yerim atık dolu. Suyun altından o kadar çok eldiven, maske, şişe, dezenfektan, poşet ne ararsanız çıkartmaya çalıştık ki ama bizim gücümüzle olacak bir şey değil. Ülkenin ve bence dünyanın en güzel yerlerinden birisi, plastik atıklarla boğulmak üzere."

all in ONE

7/24 Fast & High Quality Service

KUZEY STAR SHIPYARD

all in ONE - Marine Technical Services

max. 8m of Docking Draft

Handymax & Panamax Docks (max. 22.000) TLC)

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

marketing@kuzeystar.com
www.kuzeystar.com

Deniz taşımacılığında dijitalleşmeden ne anlıyoruz?

HÜSEYİN ÇINAR*

Neler dijitalleşmeli, neden dijitalleşmeli, nasıl dijitalleşmeli, ne zaman dijitalleşmeli gibi hayatın her parçasında olduğu gibi sebep-sonuç ilişkisi kuran bu soruların deniz taşımacılığının dijital dönüşümü için sorulması ve cevaplanması gerekir. Bu sebep sonuç ilişkisini kurma aşamasının başlangıcı ise farkındalık yaratmaktır. Biz de hızla dijitalleşen dünyada deniz taşımacılığının dijital dönüşümü konusunda bir farkındalık yaratmak istedik ve bu amaçla ilk Webinarımızı 3 Temmuz 2020 Cuma günü düzenledik. Bu webinarın başlığını "Deniz taşımacılığımızda dijital dönüşüm için bir farkındalık: Ofisten gemiye dijitalleşme" olarak seçtik.

Webinarımıza dijital dönüşümün merkezi diyebileceğimiz ABD Microsoft, College Board ve NATO'nun ABD'deki en büyük Karargâhı olan NATO SACT Karargâhı'ndan dört kıdemli uzman katıldı. Bu uzmanlar;

-Ercenk Keresteci: Principal Architect, Manufacturing, IndustryExperiences / Microsoft USA

- Koray Kükrer: IT leader in DevOpsandDigitaltransformation, SeniorDirector / College / Board USA

- Salih Cem Kumsal: Educationand Training Technologies SO / NATO HQ SACT USA

- Tolga Acar: LeadPrincipal Software Engineer / Microsoft USA

Türk Armatörler Birliği olarak deniz taşımacılığında dijitalleşmeyi oldukça önemsediğimizi ifade etmek isterim. Biz 2017 yılında rekabet, çevre ve teknoloji başlıklarında, Türkçe kısaltmasıyla REÇETE veya İngilizce olarak CENT adı altında stratejik anlamda üç ana çalışma alanı belirledik. Bu çalışma alanlarımızda faaliyetlerimizi bilimsel bir tabanda yürütebilmek için kendi alanlarında yaptıkları çalışmalarla bilinen bilim insanlarından gönüllülük çerçevesinde bilimsel gruplar kurduk. Bu anlamda dijitalleşme de bu üç stratejik kavramımızdan teknoloji kavramının içinde önemli bir yer tutuyor.

Artık rekabetin birincil derecede önemli olan ayağı inovasyon. İkincisi de çeviklik. Küreselleşen dünyada önce keşfeden, önce yapan kazanıyor. O nedenle yeni yaratıcı fikirler üzerine odaklanıp, projelendirip hızla gerçeğe kavuşturmak çok önemli hale geldi. Evet günlük iş yaşantımızda yoğunluğumuz içerisinde kaybolurken, kim uğraşacak bu dijitalleşmeyle diye bir şeyler geçiyordur içimizden. Ancak bu durumda da bazı şeylerin avucumuzun içinden kayıp gittiğini fark edemeyebiliyoruz.

Bu webinarı düzenlememizin gayesi de buradan ortaya çıkıyor. Bu konunun önemini sektöre hatırlatmak... Bu webinar aslında bu konuda bir giriş, farkındalık yaratma webinarı olmuştur. Müteakip haftalarda, aylarda bir dizi dijital dönüşüm webinarını da sizlere sunmak istiyoruz. Spesifik konularda olacak sonraki webinarlarımız. Dört konu düşünüyoruz. Bunlar digital tween, predictivemaintanance, ekiplerin ve organizasyonların dijitalleşmesi ve uzaktan yönetimi, gemi ve şirket personelinin uzaktan eğitimi. Bu defa spesifik teknolojileri teknik derinliğiyle değil, bize yaratacağı katma değer ile anlattık.

DENİZ TAŞIMACILIĞI UZAKTAN EKİP YÖNETİMİNİ GEREKTİREN BİR İŞ KOLUDUR

Aslında öncelikle şunu düşünüyorum. Deniz taşımacılığında dijitalleşmeyi nasıl bir ekosistem içerisinde tasarlamalıyız? Ben şu şekilde bir çerçeve çizdim bu eko sistem için. Sektörümüzde dijitalleşmeyi ofisteki dijitalleşme, yani geminin sahil tarafı. Gemilerin dijitalleştirilmesi, deniz ticaretinin dijitalleştirilmesi ve "services" diyebileceğimiz gemilere verilen hizmet sektörünün dijitalleşmesi olarak ele almalıyız. Bu dört ana alan bizim sürekli içerisinde olduğumuz alan. Bu dört ana alanı önce kendi içerisinde, daha sonra da birbirleriyle etkileşimli hale getirmemiz gerekiyor. Oluşturacağımız yeni iş modelleri ve bu iş modellerinin dijitalleştirme yaklaşımı ve felsefesiyle vücut bulur hale gelmesi bu projenin temelini oluşturabilir diye düşünmekteyim.

Bu dört alan üzerindeki dijitalleşme çalışmaları için hedef olarak sürdürülebilirlik, maliyetleri düşürerek rekabet gücünü artırmak, yerinden insan ile yapılması gereken faaliyetleri uzaktan yapabilir hale gelerek hem işgücünden ve hem de zamandan tasarruf etmek, iklim değişikliğine en az etkiyi yaratmak, büyük veri depolayarak veri analizi ile

oluşturulacak karar verme sistemleri ile işletme ve teknik hatalardan arınır hale gelmek ve buralarda kaybettiğimiz yüz binlerce dolardan, Türk Lirası'ndan tasarruf etmek gibi hedefler seçilebilir.

Deniz taşımacılığı mahiyeti gereğince uzaktan ekip yönetimini gerektiren bir iş koludur. Dolayısıyla dijitalleşmeye birçok sektörden daha fazla ihtiyaç duymaktadır. Ama küresel anlamda baktığımda Norveç, İngiltere, ABD gibi ülkeler deniz taşımacılığının dijitalleşmesinde başat bir rol oynuyorlar. Bu da o ülkelere deniz taşımacılığında inanılmaz bir rekabet gücü katıyor. Ben bizim de insan gücü olarak bu altyapıya sahip olduğumuzu düşünmekle beraber, sektör olarak biraz daha dijital dönüşüm konusundaki farkındalığımızın artması gerektiğini ve sektörde bu sinerjiyi yaratacak olan fitili bir an önce ateşlememiz lazım geldiğini değerlendiriyorum. Dijitalleşme yeni bir yaklaşım, yeni bir anlayış olduğu için de bunu çok haklı olarak görüyorum. Dijital dönüşüm için öncelikle bir eylem planı hazırlamamız ve sektörümüzün bu konudaki mevcut durumunun ne olduğunu tespit etmemiz gerekmektedir. Tabi bu eylem planında belirtilen projeleri yıllara sâri gerçekleştirmek gerekiyor, bu biten bir süreç değil, hayat boyu devam edecek bir süreç olarak algılanmalı.

Burada en önemli iş sektördeki alttan üste veya üstten alta çoğunluk kişinin dijital dönüşüme inanmasıdır. Bu inanmışlık yaratılamazsa, bu durumda dijital dönüşümü başlatmak mümkün olamayacaktır. Şu anda dijital dönüşüme Türkiye'de en fazla yatırım yapan ve sektörel araştırmalara göre dijital dönüşümün en yoğun geliştiği sektör bankacılık sektörüdür. Ben şöyle bir şey hayal ediyorum. Örneğin 10-15 gemisi olan bir armatörlük firmasında gemileri ve ofisleri birbiri ile bağlıyorum. O geminin seyir verilerini, o geminin makine verilerini, yükün elverişliliğini, radar skobunu, örneğin üç deniz durumunda o geminin ne kadar yalpaya düştüğünü ve bu durumda yükteki etkileşimi sanki gemideymişim gibi kendi ofisimden takip edebiliyorum. Yani gemimin denizdeki durumunu ofisteki bir odaya getiriyorum ve hatta bu ortamı ofiste simule edip yaratabiliyorum. Personelin gemi içinde nerede bulunduğunu yine bu üç boyutlu gemi ikizinden görüyorum. Örneğin gemide bir arıza çıktığında uzaktan müdahale ile o arızayı çözüyor ve parçayı 3D printer ile gemide üretiyorum. Bir veri merkezinde toplanan verilerle herbir gemi için verimlilik yüzdelerini çıkarıp; o geminin neleri yanlış yaptığını, neleri doğru yaptığını analiz ederek bir optimizasyon ile maliyetlerden tasarruf edilebilmesini sağlıyorum. Akıllı Predictivemaintanace sistemleri geliştirerek arızaların azalmasını sağlayabiliyorum, sistem aracılığıyla arıza analizleri yapıp, maliyetlerin düşürülmesine katkı sağlıyorum. Bu amaçla büyük veri depolama sistemleri kuruyorum ve Türk sahipli gemilerin baca gazı emisyon verilerini toplayıp, belli sürelerde analiz edip küresel iklim olaylarına destek sağlayabiliyorum. Gemilere hizmet verenlerle tamamen bir app uygulamasından işlemlerimi yapıyorum. Enspektörler denetimlerini tamamıyla uzaktan görüntülü olarak yapıyor. Gemi makineleri akıllı makinelere dönüştürülüyor ve kullanımla ilgili hatalarını kullanıcıya bildirerek gemi arızalarında preventive warning yapıyorlar. Gemiler birçok konuda uzaktan kontrol edilebilir hale getiriliyor.

SİZCE BU HAYAL NE ZAMAN GERÇEĞE DÖNÜŞÜR?

Ben inanıyorum ki, bu hayalin tamamı gerçekleştirilebilir. Türkiye'nin mühendis yeteneği ve kapasitesinin bunu gerçekleştirebileceğine olan inancım tamdır. Önemli olan bir başlangıç yapmaktır. O başlangıç bu webinar ile yapılmıştır. Bundan sonra teknolojileri tanıtacağız ve ardından sektörümüzün bu konuya olan inanmışlık düzeyini ölçerek bu konuya tam anlamıyla girip sektörümüzün rekabet gücünü genişleteceğiz. Lütfen bu konudaki tüm webinarlarımızı takip ediniz.

*** TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ**

KRUVAZİYER TURİZMCİLER ROTALARINI 2021'E ÇEVİRDİLER

Pandemi sürecinde en çok etkilenen kruvaziyer turizm sektörünün 2020'den pek umudu kalmadı. AB'nin Türkiye'yi henüz gidilebilir ülkeler listesine almaması da ayrı bir sorun oluşturuyor. Bazı firmalar 2021 için de Türkiye'yi liste dışı bıraktılar.

MSC, ocak ayında yaptığı açıklama ile 2021 yaz sezonunda iki gemi ile Türkiye limanlarına geri döneceğini açıklamıştı. İstanbul ve Kuşadası'nı rotaya dahil eden MSC Cruises, 2021 yaz sezonunda Türkiye'ye ortalama 212 bin 500 yolcu taşıyacak ve Türkiye'den 10 bin misafiri ağırlamayı hedefliyordu. Ancak şirket, pandemi nedeniyle bu planını iptal etmek zorunda kaldı.

MSC 2021 YAZ SEZONU İÇİN TÜRKİYE'Yİ LİSTEDEN ÇIKARDI

MSC yetkilileri, "COVID-19 pandemisinin dünya çapında yaratmış olduğu etkiler sebebiyle 2021 yaz programlarımızda filo genelinde yaptığımız zorunlu değişiklikler çerçevesinde 2021 için planlanan Türkiye hareketli/uğraklı programları önümüzdeki bir döneme ertelenmesine yol açtığını bildirmek isteriz. MSC Cruises olarak sizlerle aynı duyguları paylaşıyor ve konuklarımızı Türkiye'den hareketli yapacağımız seferlerle misafir etmeyi sabırsızlıkla bekliyoruz. Bu zorlu süreci atlatarak güzel günlere yelken açacağımıza inancımız sonsuz" diye konuştu.

ROYAL CARİBBEAN GROUP EYLÜL AYINDA SEFERLERE BAŞLAYACAK

Haziran ayı sonunda CLIA ve CDC'nin kruvaziyer operasyonların gönüllü olarak askıya alınması ile ilgili tavsiye niteliğinde ortaklaşa kararı neticesinde Royal Caribbean Group da 15 Eylül 2020 tarihine kadar tüm operasyonları durdurma kararı aldılar. Royal Caribbean Group'dan yapılan açıklama şöyle: "Misafirlerimizden ayrı kaldığımız bu süreçte tahmin edebileceğiniz gibi, emniyet, güvenlik ve sağlığa özel bir vurgu yaparak, güvenli geri dönüşümüzün tüm yönlerine odaklandık. Bu süreçte, durumun aşırı karmaşıklığını hemen fark ettik, bu yüzden bize doğru yaklaşım konusunda tavsiyede bulunmak için işin uzmanlarından oluşan bir ekip oluşturduk. "Sağlıklı Seyir Paneli" olarak adlandırılan danışmanlık panelimiz, sağlık ve güvenlik standartlarımızı tamamen yeni seviyelere çıkarmamıza rehberlik eden, dünyaca tanınan doktorlar, bilim adamları ve halk sağlığı uzmanları dahil 11 uzmandan oluşmaktadır. Yaratıcılığımızı, tutkumuzu, inovasyonumuzu ve bu uzmanların değerli bilgisini kullanarak, geleceğimize yönelik uygun adımları attığımızdan emin olmak için elimizden gelen her şeyi yapıyoruz. Mürettebatımız

ve misafirlerimiz için işlerin nasıl değişeceğine dair tüm bireysel bileşenler hakkında konuşmak cazip gelse de, tüm bu geliştirmeleri uzman danışmanlarımızın rehberliğinde hala tanımlıyoruz. Yakında sağlıklı hizmete dönüşümüz hakkında sizinle daha fazla bilgi vermeyi umuyoruz. Dayanıklıyız ve eskiden yaptığımız şeyi taklit ederek değil, her zaman yaptığımız gibi yenilik yaparak - birlikte - güçlü bir şekilde geri döneceğiz. Her gün tüm gemilerimiz için daha sağlıklı ve güvenli bir hizmet geri dönüşüne bir adım daha yaklaşıyor ve konuklarımıza bir kez daha dünyayı yeniden keşfetme fırsatı sunacak olmaktan büyük heyecan ve mutluluk duyuyoruz".

"BAKANLIK 2021-2022'DE SEKTÖRE TEŞVİK VERMELİ, DESTEKLEMELİDİR"

Tura Turizmin sahibi Erkunt Öner ise global pandeminin en etkili şekilde kruvaziyer şirketlerini etkilediğini söyledi. "Dünyanın çeşitli limanlarında pandemi sürecinde gemiler operasyona devam edememiş, ancak başta teknik, güverte ve sağlık personeli olmak üzere birçok kişinin işe devam etmek zorunda kaldı" diyen Öner şunları söyledi: "Uluslararası kurallara göre gemide sağlık disiplini çok katı şekilde pandemi öncesinde de uygulanıyordu. Herhangi bir bulaşıcı veya gıda kaynaklı hastalık derhal WHO örgütüne ve mahalli sağlık otoritelerine bildirilmesi konusu uluslararası protokollerle belirlenmiştir. Bu bakımdan virüsün tespit edildiği gemiler bunu anında rapor ettikleri için gemilerde virüs konusu gündeme geldi. Kaldı ki, o sırada pek çok otel veya resortda kesinlikle virüs vardı, ama otellerin bunu rapor etme zorunluluğu yoktu. Bu durumda en sağlıklı seyahatin gemi seyahati olacağı hususu ABD'de de yapılan anketlerde doğrulanmıştır.

Ancak gemilerin Türkiye programı gerçekleştirmeleri için limanlarımızın ve misafirin ziyaret edeceği yerlerin (müze, restoran, alış veriş merkezleri vb.) tam hijyen kurallarını uygulamaları ve kruvaziyer şirketlerinin 2020 zararlarının kompanse etmek amacıyla tüm tedarikçilerin destek olması ve gidecekleri ülkenin teşvik uygulaması öncelik kazanacaktır. Normal olarak 2020 yılı iyi bir sene gibi gözükmekteydi. Şimdi hangi ülke daha ekonomik olacaksa kruvaziyer şirketleri oraya öncelik verecektir. AB'nin Türkiye'yi henüz gidilebilir ülkeler listesine almaması da ayrı bir sorun olarak karşımızdadır. Dolayısıyla hem özel sektörün, hem de Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2018-2019 yıllarında uygulanan teşvikleri 2021 -2022 yılları içinde devam ettirmesi çok önemlidir."

CELESTYAL CRUİSES'DA TÜM SEFERLER 2021'DE BAŞLAYACAK

Celestyal Cruises'da tüm seferler 2021'de başlayacak. Türkiye limanlarına yılın ilk seferlerini düzenleyerek en çok uğrak yapan kruvaziyer markası olan Celestyal Cruises, pandemi nedeniyle 2020 turlarını tüm dünya pazarında erteleyerek, cruise seferlerine 2021 yılı Mart ayında başlama kararı aldı. Kruvaziyer firması 2020 sezon programına göre İstanbul ve Kuşadası limanları olmak üzere toplam 104 kez Türkiye limanlarına giriş yapacak, İstanbul'da yeni yapılan Galataport'a yanaşan ilk gemi olacaktı. Celestyal Cruises Ticari Pazarlama Müdürü Leslie Peden, "Tüm tedbirlerimizi olağanüstü artırarak sezonu karşılamak için hazırlandık, turlarımızı erteleyerek de olsa başlatmak için iyimserdik. Ancak uluslararası pazarlarımızda seyahat kısıtlamalarındaki belirsizlik, AB kruvaziyer operasyonlarına uygulanacak gelişmiş sağlık protokolleri nezdinde sezon açılışımızı yeniden masaya yatırdık ve ihtiyatlı davranarak kruvaziyer operasyonlarının sürdürülmesini gelecek yıla erteleme kararına vardık" dedi.

COSTA, KIŞ SEZONUNDA ROTAYA TÜRKİYE'Yİ DE EKLEDİ

Costa Cruises CEO'su Neil Palomba da, Türk limanlarına yönelik seferlerin Kasım-Aralık 2020 planlaması içinde yer aldığını söyledi. Costa Cruises Başkanı, COVID-19 küresel salgınının kontrol altına alınması sonrası Costa Cruises firmasının gemilerde alınan önlemlerle ilgili devlet otoritelerine sunduğu protokolün çok önemli detayları içerdiğini aktardı. Palomba; Ağustos ayı itibariyle Akdeniz'de başlaması planlanan deneme niteliğinde seferler ve uğrak ülkelerdeki devlet otoriteleri ve limanların alması gereken önlemlerin de önemli olduğunu vurguladı.

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI KUTLANDI

Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 94. yıldönümü tüm yurtta törenlerle ve çeşitli aktivitelerle kutlandı. Pandemi nedeniyle 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda geleneksel olarak yapılan birçok etkinlik iptal edildi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE ROTA: 'TAM YOL İLERİ'

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da 1 Temmuz nedeniyle bir mesaj yayımladı. Karaismailoğlu, Kabotaj Kanunu'nun kabul edilişinin 94'üncü yılını kutlayarak, Türkiye'nin denizcilikte çok önemli işlere imza attığını söyledi. Özellikle son 18 yılda Türkiye'nin denizci kimliğini hatırlayacak adımların atıldığını belirten Karaismailoğlu, "Ülkemiz tersanelerinde farklı cinslerde ürettiğimiz yeni gemilerin 2020 yılı itibariyle millilik oranı yüzde 40-60 arasında değişmektedir.

Hedefimiz yeni inşa gemilerde yerlilik oranını yüzde 60-80 bandına yükseltmektir" dedi. Dış ticaretin yüzde 90'ının denizyolu ile yapıldığına da işaret eden Bakan Karaismailoğlu, Türkiye'nin turizm gelirlerinin 4 milyar dolarının ise deniz turizminden elde edildiğini de vurguladı.

Kabotaj hakkının, Cumhuriyetin kuruluşundan sonra elde edilen en önemli başarılardan biri olduğunu söyleyen Karaismailoğlu, 1926 yılında çıkarılan Kabotaj Kanunu ile birlikte Türkiye'nin karasularında egemenlik ve bağımsızlığımızı ilan etmiş olduğunun altını çizdi.

Denizcilik sektörünün, bu kanun ile birlikte güçlenerek, Türkiye'nin ekonomik alandaki kalkınmasına çok önemli katkılarda bulunmuş ve uluslararası platformda değerli atılımlar gerçekleştirdiğini ifade eden Bakan Karaismailoğlu, "Denizciliğe gereken önceliği vermek, deniz kaynaklarından en verimli şekilde yararlanabilmek, bu alandaki rekabet gücümüzün ve etkinliğimizin artırılması bakımından da büyük önem taşımaktadır. Bu şuurla, denizciliğimizi milli ülkü haline getirdik ve Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde 18 yıllık süreçte bu alanda önemli başarılar elde ettik" dedi.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın sektöre olan yakın ilgi, destek ve geleceğe yön verecek öngörüleri sayesinde denizcilikte hatırı sayılır bir ilerleme sağladıklarına dikkat çekerek, Türkiye'nin sektöre yön veren bir değer konumuna gelebilmesi ve daha güçlü Türkiye hedefine ulaşılabilmesi için var güçleri ile çalıştıklarını ve çalışmaya devam edeceklerini kaydeden Bakan Karaismailoğlu sözlerini şu ifadeler ile noktaladı: "Türkiye'nin her alanda olduğu gibi denizcilik sektöründe de rotası 'tam yol ileri. Ülkemizin sektöre gönül ve emek veren arkadaşlarımızla hedeflerine çok daha süratle ilerleyeceğine inanıyorum."

İSTANBUL'DA BEŞİKTAŞ MEYDA'NINDA TÖREN DÜZENLENDİ

1 Temmuz, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 94. yıldönümü İstanbul'da, Beşiktaş sahilinde düzenlenen törenle kutlandı. Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı'nın önündeki törene İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, Beşiktaş Kaymakamı Önder Bakan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Hüseyin Aksu, Beşiktaş Belediye Başkanı Rıza Akpolat, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İstanbul Liman Başkanı Muhammet Erdoğan, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Albay Tayfun Paşaoğlu, Deniz Müzesi Komutanı Albay İlyas Gültaş, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve vatandaşlar katıldı. Törende, saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın ardından göndere bayrak çekildi. Törene katılanlar daha sonra Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesini ziyaret etti. Türbe başında Kur'an ve dua okunmasının ardından Vali Yardımcısı Kalyoncu, Türbe Özel Defteri'ni imzaladı. Kalyoncu mesajında, Kabotaj Kanunu'nun, denizlerimize sahip çıkma bilincini insanımıza aşıladığını, denizciliğin gelişip büyümesinde önemli rol oynadığını kaydetti. Denize ve denizciliğe verilecek önem ölçüsünde Türkiye Cumhuriyeti'nin büyüyüp, güçleneceğini ifade eden Kalyoncu, şunları kaydetti: "Aziz Barbaros Hayrettin Paşa, 'Denizlere hakim olan cihana hakim olur' sözünüzden ilham alıyoruz. Cumhuriyetimizin hamisi Atatürk'ün, 'Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak benimsemeli ve onu az zamanda başarmalıyız' sözünü kendimize rehber ediniyoruz. Bu vesile ile denizciliğin dünya çapındaki önemini yüz yıllar önce ortaya koyan şahsınızı, bu müstesna günü bize kazandıran Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyorum. Ruhlarınız şad olsun." Tören, protokolde yer alanların Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait botla denize açılarak, suya çelenk bırakmasıyla son buldu.

Başta İzmir, Antalya, Bursa, Samsun ve Muğla olmak üzere denize kıyısı olan birçok il ve ilçede Atatürk Anıtlarına protokol tarafından çelenk konuldu. Deniz şehitleri için de denize çelenk bırakıldı.

TAMER KIRAN: "DÜNYA DENİZCİLİĞİNDE LİDER 10 ÜLKE ARASINDA YER ALMAYI HEDEFLEMELİYİZ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla bir kutlama mesajı yayınladı. Başkan Kıran'ın mesajı şöyle:

"1 Temmuz 1926 yılında, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun" yürürlüğe girerek, Türk gemileriyle Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanınmıştır. Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren önce Lozan Anlaşması, ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümranlık haklarımız

perçinlenmemiş, aynı zamanda denizciliğimizin gelişmesi için de hayati önemi haiz bir adım atılmıştır. Hatta Kabotaj Kanunu'ndan 10 yıl sonra, 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye'nin egemenlik haklarındaki bütünlük çok daha anlamlı tesis edilmiştir. Kazanılan bu değerlerin bilinci içerisinde ve Mustafa Kemal Atatürk'ün 'Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız' vasiyeti doğrultusunda, yüce milletimizce büyük bir azim ve kararlılıkla çalışılarak, denizciliğimiz muasır medeniyetler seviyesinin üzerine çıkarılabilmiştir.

Asya, Avrupa ve Afrika'ya doğrudan, okyanus bağlantısı ile tüm dünyaya bağlanan ülkemiz; tarih boyunca çeşitli uygarlıkları barındıran jeo-stratejik ve jeo-ekonomik konuma sahiptir. Son yıllarda çok net gördüğümüz üzere; kara sınırlarımızda olduğu kadar, deniz kıta sahanlıkları ve münhasır ekonomik alanlarda yaşanan gelişmeler de kabotaj ve denizciliğin önemini gayet açık ortaya koymaktadır. Türkiye için denizcilik sektörü vazgeçilmezdir. Bugüne kadar gerçekleştirilen tarihi reformlar doğrultusunda denizcilikte etkin ve saygın bir konuma geldik. Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler sıralamasında (1000 GT ve üzeri) 1.484 gemi ve 29,3 milyon DWT ile 15. sırada yer almaktadır. Denizcilik sektörü, büyüklük olarak ülke ekonomisine yaklaşık yüzde 3 civarında katkı sağlayan bir sektör haline gelmiştir. Denizcilik sektörümüzün bugün modern, ileri teknolojili gemileri inşa etme kapasitesine sahip tersaneleri, limanları, yetişmiş personeli, büyüyen deniz ticaret filosu ve diğer iş kollarıyla ülke ekonomisine katkısı her geçen gün artmaktadır. Bu rakamlar tabii ki yeterli değildir. Ülkemizin yer aldığı coğrafyadaki stratejik öneme haiz konumu, genç nüfusu ve sahip olduğu avantajlardan faydalanılarak dünya deniz taşımacılığındaki payımızın artırılması geleceğimiz yönünden büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün artırılması gerekmektedir.

Milli gelir içinde denizciliğin katkısını en az 2 katına çıkarmamız, dünya denizciliğinden daha fazla pay almamız, ülke olarak dünya denizciliğinde lider 10 ülke arasında yer almak öncelikli hedefimiz olmalıdır. Bu duygu ve düşüncelerle başta Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Bu sektörün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilerin ve tüm halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum."

SAMSUN'DA YÜZME YARIŞI DÜZENLENDİ

Samsun'da Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla sosyal mesafe kurallarına uyularak, yüzme yarışı düzenlendi. Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü tarafından Atakum İlçesi'ndeki Çobanlı İskelesi'nde düzenlenen yarışmada 50 yüzücü sosyal mesafeye uyarak yarıştı. Gençlik ve Spor İl Müdürü İsmail Hakkı Kasapoğlu, gazetecilere yaptığı açıklamada, etkinliği yeni tip koronavirüs (Kovid-19) tedbirleri kapsamında kuralları uyarak gerçekleştirdiklerini söyledi. Yaklaşık 500 metrelik etabı geçmeye çalışan yüzücüler ise uzun bir aradan yarışmaya katıldıkları için mutlu olduklarını ifade etti. Yarışmanın ardından dereceye girenlere çeşitli hediyeler verildi.

TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...

TEMAR DENİZCİLİK
DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

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

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

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

- AKARYAKIT
- BOYA
- YAĞ
- 24 ULAŞILABİLİR

ŞUBELER VE MAĞAZALAR

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

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

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

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

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

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

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU'NDAN GİSAŞ'A ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Temmuz ayı meclis toplantısına katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, toplantının ardından Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde incelemelerde bulundu.

Tamer Kıran başkanlığındaki İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimiyle Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne geçen Bakan Karaismailoğlu, GİSAŞ'ın Power Elektrikli Römorkörü'nü test

etti. Tamamen elektrikli dünyanın ilk römorkörünü test eden ve Tersaneler Bölgesi'nde incelemelerde bulunan Bakan Karaismailoğlu, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'dan bilgi aldı.

Denizcilik camiası için büyük bir gün olduğunu ifade eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da, paylaştıkları bilgiler ve yapılan değerlendirmelerin sektör için fayda sağlayacağını ifade ederek "Göreve yeni başlayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nu Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde misafir ettik. Bakanımızın, bölgeyi daha yakından görmesi için römorkörle Tuzla Koyu'nda bir gezi yaptık. Tersaneleri gösterdik, gemi tamir bakım ve yeni inşa gemileri konusunda kedisine bilgiler verdik. İnşallah bundan sonra yapacağı hizmetlerde, sektörümüze sağlayacağı hizmetlerde anlattıklarımızın faydası olur. Bu şekilde kendisini biraz daha sektörün içinde görme imkanımız olacaktır" dedi.

Bakan Karaismailoğlu, ziyaret sonrası bir video yayınlayarak "Daha güçlü bir geleceğe ulaşmak için denizcilik ve deniz yolları alanına dört elle sarılıyor azim ve sebatla çalışmaya devam

ediyoruz. Hayata geçirdiğimiz proje ve yatırımlarımızla 3 tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin mavi ekonomisi güçlü, geleceği parlak" paylaşımı büyük beğeni topladı.

UZMAR İLKLERE İMZA ATMAYA DEVAM EDİYOR

Türkiye'nin önde gelen römorkör ve hizmet botu üreticilerinden UZMAR, güçlü ve çevreci tekneler ile Türkiye'nin ve dünyanın değerli limanlarına güven vermeye ve ilklere imza atmaya devam ediyor.

Tersane olarak 6 kıta ve 24 ülke olmak üzere 200'ün üzerinde ihracat yaptıklarını belirten Tersane Müdürü Orhan Kum, tersane olarak kendi sınıflarında dünyada lider olduklarını belirterek şu anda teslim edilmek üzere inşa aşamasında olan 10'dan fazla tekneleri olduğunu söyledi.

"FARKLI TİPLERDE İNŞASI DEVAM EDEN 14 ADET TEKNE VAR"

Koronavirüs salgınının olumsuzluklarına rağmen işlerin duraksamadığının altını çizen Kum; ''Şu anda pandemi olmasına rağmen tersanemizde 30 metreden 60 metreye kadar farklı tiplerde inşası devam eden 14 adet tekne var. Bunlardan öne çıkanlardan bahsetmem gerekirse; Dünyanın önde gelen petrol üretici şirketlerinden biri olan ''Kuveyt Oil Company'' için daha önce 20 metre boyutunda 6 tane tekne yapmıştık, bu tekneler kendi sınıflarında Smart Tekne ünvanını almıştı ve en sessiz tekne seçilmişlerdi. Şimdi ise kendi filolarındaki en büyük tekneyi yapıyoruz. 60 metre boyunda olan bu tekne ''Multi-Purpose Oil Spill Recovery Vessel'' olarak geçiyor. Bu aynı zamanda tüm dizaynlarımızın sahibi olan Robert Allan'ın da tasarladığı en büyük tekne olacak.

Bunun yanında yine dünyanın en büyük denizcilik firmalarından olan Boskalis firmasına daha önce birçok tekne vermiştik. Şu an yine Boskalis firması için 4 adet tekne inşa ediyoruz, bunlardan 3 tanesi 42 metre ve 1 tanesi 46 metre. Ayrıca Danimarka'ya yaptığımız ''Ice Class'' tipinde 30 metre bir proje var. Onun haricinde kendi ülkemizin kıyı emniyetine 2 adet römorkör inşa ediyoruz ve bunlar kendi sınıfında stabilitesi en iyi tekneler. Yine önde gelen denizcilik firmalarından Saam Smit El Salvador için 2 tane daha 32 metre tekne inşa ediyoruz. 4 tane de Pakistan'a yapılıyor.

PROJELER HAYATA GEÇTİĞİNDE AVRUPA'DA VE TÜRKİYE'DE İLK OLACAK

İnşa aşamasında olan projelere ek olarak tasarım aşamasında da projeler olduğunu ve bunların bazılarının Türkiye'nin yanı sıra Avrupa'da da bir ilk olacağını ifade eden Orhan Kum, "Üretimin dışında bir de üzerinde çalıştığımız Ar-Ge ve Mühendislik projeleri var. Bunların arasında hazırlık aşamasında olan bir otonom projemiz var. Hayata geçtiğinde Avrupa'da ve ülkemizde bir ilk olacak" diye konuştu.

DÜNYANIN EN YENİ KRUVAZİYER GEMİSİ SUYLA BULUŞTU

Almanya'daki Meyer Werft Tersanesi tarafından İngiltere'nin Saga Cruises şirketi için inşa ettiği 58.250 groston kapasiteli dünyanın en yeni kruvaziyer gemisi Spirit of Adventure suya indirdi.

Tersane çalışanlarının çoğunun Ağustos ayının sonuna kadar sürecek olan altı haftalık bir yaz tatiline başladığı duyurusuna rağmen geminin inşası planlandığı gibi devam etti.

Gemi, Meyer'ın 2019'da bir önceki teslimatla Saga için inşa ettiği iki kardeş gemiden ikincisi. Spirit of Adventure, Meyer'ın mevcut siparişlerine bakıldığında bu dönemlerde teslim ettiği son yolcu gemisi olabilir. Endüstri koronavirüsle mücadele ederken önümüzdeki birkaç yıl içinde yeni bir yolcu gemisi siparişi beklenmiyor.

Saga Cruises şirketi için inşa edilen 58.250 groston kapasiteli dünyanın en yeni kruvaziyer gemisi Spirit of Adventure en yeni teknolojilerle donatılmış halde denizle buluştu.

MUSTAFA VARANK SEDEF TERSANESİ'NDE İNCELEME YAPTI

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, çok maksatlı hücum gemisi TCG Anadolu'yla ilgili incelemelerde bulunmak için Sedef Tersanesi'ni ziyaret etti.

Türk Silahlı Kuvvetlerini denizaşırı güç aktarım kabiliyetine kavuşturacak TCG Anadolu'nun inşası son hızla devam ediyor. Savunma sanayisindeki yerlilik oranlarının artmasına katkı sağlayacak geminin ana görevi, kuvvet aktarımı

ve amfibi harekat olacak. Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Tuzla Sedef Tersanesi'ne gerçekleştirdiği ziyarette, Türkiye'de üretilen en büyük geminin yapım çalışmaları hakkında TURKON Holding ve Sedef Gemi İnşaatı A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Nevzat Kalkavan'dan bilgi aldı. Bakan Varank, ziyaretin ardından yaptığı açıklamada, Türkiye'de ilk defa üretilen Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi'nin, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girecek en büyük tonajlı gemi olacağını söyledi. Son dönemde Türkiye'nin bölgesel bir güç olarak tescillendiğine dikkati çeken Varank, geminin milli tank ve zırhlı araçlar olmak üzere 100'e yakın amfibi görev grubunu ve göreve bağlı olarak 30'dan fazla hava aracını taşıyabileceğinin altını çizdi.

"YÜZDE 70 YERLİ KATKI TAAHHÜDÜ"

TCG Anadolu Projesi'nde yüzde 70'e yakın yerli katkı taahhüdü bulunduğunu belirten Varank, bunun üçte birlik kısmının KOBİ taahhüdü olması sebebiyle yurt içindeki KOBİ'lerin ve tedarikçilerin de projede kritik rol oynadığını ifade etti. Varank, taktik sınıfı insansız hava araçlarının (İHA) bile dikey iniş-kalkış olmadan bu gemiden kalkmasının mümkün olabileceğine işaret ederek, "Bu gemi küresel güç olma yolunda Türkiye'ye önemli kabiliyetler kazandıracak. Yapımı oldukça hızlı ilerliyor" dedi.

İlk geminin tasarımının yabancı olduğu bilgisini veren Varank, "Bundan sonraki dönemlerde kendi özgün tasarımlarımızla bu tip gemileri üretmenin yollarını, çarelerini bulacağız. Bu sınıfta gemileri de inşallah bundan sonra tasarımı da dahil olmak üzere kendimiz üretebilmeyi hedefliyoruz. Bu yönde bir kabiliyetimiz var. MİLGEM Projesi ile savaş gemilerimizi kendi tasarımlarımızla tamamen yerli ve milli olarak üretebiliyoruz" diye konuştu.

1410 METREKARELİK AĞIR ARAÇ GÜVERTESİ

TCG Anadolu, 232 metre uzunluğa ve 32 metre genişliğe sahip bulunuyor. 58 metre yüksekliği olan gemide 1410 metrekarelik ağır araç güvertesi yer alıyor. Gemide ayrıca, 1165 metrekare gemi havuzu, 1880 metrekare hafif araç güvertesi, 6 iniş alanı ve uçuş rampasına sahip 5 bin 440 metrekare uçuş güvertesi ve 900 metrekare hangar bulunuyor.

Gemi, görev grup gereksinimlerine bağlı olarak, dikey iniş-kalkış yapabilen 6 savaş uçağı, 4 Atak helikopteri, 8 orta yük nakliye helikopteri, 2 Seahawk genel maksat helikopteri ve 2 İHA dahil 30 hava aracını taşıyabilme kapasitesi barındırıyor. Bununla birlikte, bu araçlar için gerekli altyapı ve orta seviyede bakım ihtiyaçları da gemide karşılanabiliyor. Bakan Varank'a ziyaretinde, TURKON Holding ve Sedef Gemi İnşaatı A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Nevzat Kalkavan, yönetim kurulu üyeleri Orkun Kalkavan ve Alkın Kalkavan, Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdür Erkan Mete, Satın Alma Müdürü Kaşif Kalkavan ve Savunma Sanayii Projeleri Müdürü Selim Buğdanoğlu eşlik etti.

YÜKSEK ENERJİ VERİMLİLİĞİ SAĞLAYAN NB65 HARDHAUS SUYA İNDİ!

Cemre Tersanesi, doğa dostu çözümleri bünyesinde bulunduran 74,5m uzunluğundaki NB65 Hardhaus gemisini 14 Temmuz'da suya indirdi.

Geminin güvertesinde bulunan elektrikli vinçler sayesinde enerji verimliliği sağlanıyor ve bünyesinde bulunan 1000 kWh bateri özellikle 'peak shaving' moduna geçilmesine olanak sağlıyor.

Böylece balıkçılıkta hayati önem taşıyan ani hız artırımının yanı sıra enerji tüketimi ve emisyon oranlarını oldukça azaltıyor.

Hibrit gemi Hardhaus, sıradan bir balıkçı gemisi gibi dizel mekanik modda çalışıp aynı zamanda dizel elektrik modda da operasyonlarına devam edebiliyor. Isı geri kazanım sistemi ile gemi enerjiyi verimli kullanıyor ve bu sayede bünyesindeki ısıtma sistemlerini daha az kullanıyor. Gövdesi ise yüksek enerji verimliliği sağlaması ve güçlü dalgalara dayanıklı olması için müşterinin özel isteği ile Salt Ship Design tarafından geliştirildi.

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ SEKTÖRÜ, İHRACAT ARTIŞINA DEVAM ETTİ

Gemi, yat ve hizmetleri ihracatçıları, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı ihracat artışı ile taçlandırdı. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), haziran ayında, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla, yüzde 58,8 oranında artışı yakaladı.

Yılın ilk iki ayında Türkiye'nin ihracatını en yüksek oranda artıran sektörlerinin başında gelen Gemi, Yat ve Hizmetleri sektörü, haziran ayında bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 58,8 oranında artışla 88 milyon 349 bin dolar tutarında ihracat gerçekleştirdi. Sektör, haziranda Türkiye'nin ihracatını en yüksek oranlı artıran sektörlerinin arasında oldu.

YILIN İLK YARISINDA YÜZDE 1,9'LUK İHRACAT ARTIŞI

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, yılın ilk yarısında ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 1,9 oranında ihracat artışı ile 500 milyon 575 bin dolar tutarında ihracat yaptı. Birlik, belirtilen dönemde en fazla ihracatı 122 milyon 400 bin dolar ile Norveç'e gerçekleştirirken, ikinciliği 50 milyon 893 bin dolar ile Lüksemburg, üçüncülüğü 41 milyon 544 bin dolar ile Malta, dördüncülüğü 38 milyon 481 bin dolar ile Kanada, beşinciliği ise 33 milyon 12 bin dolar ile Marshall Adaları aldı.

SEVEN: "ÇİFTE BAYRAM YAŞIYORUZ"

Sektörün ihracat rakamlarını değerlendiren Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, "Her yıl olduğu gibi bu yıl da, Denizcilik ve Kabotaj Bayramını büyük bir coşku ve heyecan ile kutladık. Ardından gelen ihracat rakamlarımızdaki artış ile de çifte bayram yaşıyoruz" dedi.

GYHİB Başkanı Seven, 2020 yılının ilk aylarında ihracat artış rekorları kıran sektörün, Covid-19 salgını döneminde seyahat kısıtlamalarından kaynaklı, inşa edilmiş gemi ve yatların teslim edilmemesi sebebi ile mart ve nisan ayında ihracatta duraklamalar yaşadığını belirterek, "Birliğimizin çalışmaları ile salgın döneminde alınan özel izinler sayesinde yabancı yetkililer Türkiye'ye gelebildi. Ardından gemiler sahiplerine teslim edilebildi. Böylece mayıs ve haziran aylarında sektör ihracatı yeniden yükselişe geçti" dedi.

"İHRACATÇILARIMIZ ÜRETİME VE İHRACATA ARA VERMEDEN DEVAM ETTİ"

Seven, sözlerini şöyle sürdürdü: "Covid-19 salgını ile birlikte yaşanan büyük olumsuzluklara rağmen ihracatçılarımız, üretime ve ihracata ara vermeden devam etti ve birçok sektörün büyük kayıplar yaşadığı bu dönemi ihracat artışı ile tamamlamayı başardı."

GYHİB Başkanı Cem Seven, sektörün Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı da kutlayarak, şunları söyledi:" Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve ülkemizin bağımsızlık mücadelesine katkıda bulunan tüm kurmaylarını rahmetle anarak, tüm sektör paydaşlarımızın 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum. Şartlar ne olursa olsun, üretime devam ederek sektör ihracatımıza olumlu katkılar sunan tüm ihracatçılarımızı tebrik ediyor, sektörümüz adına başarı hikayelerinin daim olmasını diliyorum."

KAPTAN BORA EKŞİ'NİN KATİLİNİN CEZAİ EHLİYETİ TAM

Hint Okyanusu'nda İnce Karadeniz isimli gemide Kaptan Bora Ekşi'yi öldüren Ergin Aktaş ile ilgili önemli bir gelişme yaşandı. Rapor sonuçları çıktı, uzmanlar cezai ehliyeti tam kararını verdi.

Hint Okyanusu'nda taşımacılık yapan Türk bayraklı Karadeniz isimli dökme yük gemisinin makine yağcısı Ergin Aktaş, 20 Aralık 2019 tarihinde geminin kaptanı Bora Ekşi'yi öldürmüştü.

Tüm problemlerine ve uyumsuzluğuna rağmen gemide kalmasına izin veren Kaptan Bora Ekşi'yi öldüren ve 6 gemiciyi yaralayan Ergin Aktaş, Sri Lanka'nın Kolombo kentinde üç ay tutuklu kalmasının sonrasında Türkiye'ye getirilmişti.

Aktaş, İstanbul Emniyet Müdürlüğü Cinayet Büro Amirliği'nde verdiği ifadesinde akıl sağlığının yerinde olmadığını ve cezai ehliyeti bulunmadığını iddia ederek İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı, Adli Tıp Kurumu'na yazı yazarak cezai ehliyetinin belirlenmesi için rapor istemişti.

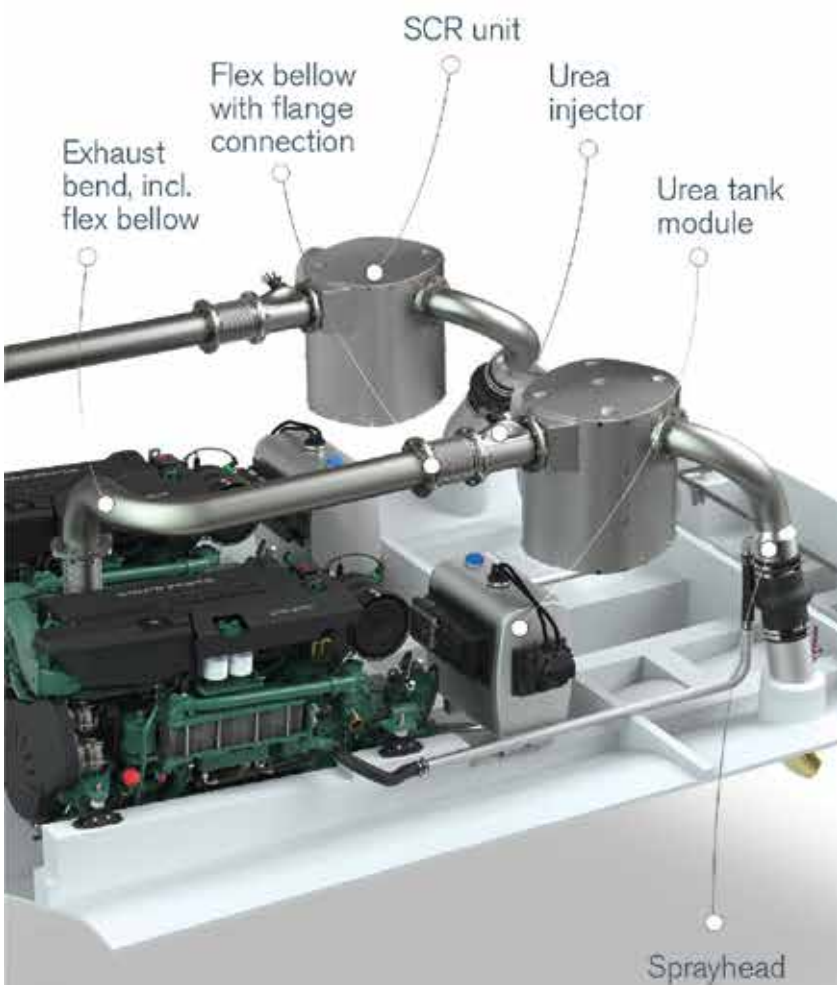
CEZAİ EHLİYETİ TAM

Dünyayı sarsan Covid-19 salgını sebebiyle uzayan süreçle birlikte hazırlanan rapor sonunda açıklandı. Adli Tıp Kurumu uzmanları, Aktaş'ın "kişinin işlediği fiilin hukuki anlam ve sonuçlarını algılama yeteneği ile davranışlarını yönlendirme yeteneğinin yerinde olduğunu" belirleyerek 'Ceza Ehliyeti Tam' raporu hazırladı.

Aktaş için; 'Suç işleyen failin hem algılama hem irade yeteneği mevcutsa, cezai ehliyetinin tam olduğu kabul edilir. Cezai ehliyeti tam olanlar, işledikleri suçun cezası ile cezalandırılır' hükmü verildi. Böylece Aktaş için hazırlanacak iddianamede adam öldürmek suçuna tam vurgu yapılacak.

VOLVO PENTA

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

Volvo Group Otomotiv Tic. Ltd. Şti.
Fatih Sultan Mehmet Mah., Balkan Cad No:47, Casper Plaza, 34771
Ümraniye-Istanbul Tel: 0 216 655 75 00

JOTUN YEŞİLADIMLAR İLE EVDEN DE YEŞİL ADIM ATMAK MÜMKÜN

Her yıl yeni bir yeşil amaç için düzenlenen Jotun YeşilAdımlar kampanyası bu yıl Türkiye'nin ekolojik bakımdan verimsiz olduğu belirlenen bölgelerine 15.000 fidan dikmek için harekete geçiyor. Jotun YeşilAdımlar sosyal sorumluluk kampanyası bu yıl herkesi oyun oynamaya davet ediyor!

2017 yılından bu yana her yıl farklı bir yeşil amaç uğruna hayata geçen Jotun YeşilAdımlar kampanyası yeniden başlıyor. Şimdiye dek 20 bin adet ağaç dikilen ve 100 bin metrekarelik deniz tabanı temizliği yapılan kampanya kapsamında bu yıl şifa ormanı dikilecek. Bu yıl Buğday Ekolojik Yaşamı Destekleme Derneği ile iş birliği yapan Jotun YeşilAdımlar, dernekle birlikte proje kapsamında 15.000 fidanın dikimi, bakımı ve korunmasını sağlayacak.

2020'DE KOCAMAN BİR ŞİFA ORMANI OLUŞTURMAK İÇİN OYUN OYNANACAK

Jotun YeşilAdımlar kampanyası bu yıl kocaman bir Şifa Ormanı için herkesi oyun oynamaya davet ediyor. Evlerden bile yeşil adımlar atılabilmesi için geçtiğimiz yıllardan farklı olarak bu yıl www.jotunyesiladımlar.com internet sitesine girerek oyuna başlanacak ve oyunda yerine ulaşan her tohum için Jotun da doğaya bir fide ekecek. Geçtiğimiz yıllarda atılan her adım yeşile dönüşürken, Jotun bu yıl tüm dünyanın içinde bulunduğu koşullar sebebiyle oynadıkça doğaya katkıya dönüşecek bir oyunu hayata geçirdi. Kurgulanan ve cep telefonlarından oynanabilen oyunda oyuncuların kazanmasıyla birlikte doğa da kazanacak. Projenin sonunda ise Türkiye'nin ekolojik açıdan verimsiz bir bölgesine fayda sağlamak üzere bir Şifa Ormanı oluşturulacak. Jotun YeşilAdımlar kampanyası; bu bölgeye, Buğday Ekolojik Yaşamı Destekleme Derneği'nin iş birliğinde ekinezya, kekik, lavanta ve çok daha fazlasından oluşan toplamda 15.000 fidan dikerek Şifa Ormanı oluşturacak. Ekilecek fideler sayesinde verimsiz toprakların zenginleşmesi, biyoçeşitliliğin korunması, arılar, kelebekler gibi polinatörlere uygun bir habitat sağlanarak bu canlıların korunması ve çoğalması teşvik edilecek. Böylelikle toprakta su tutulması, toprağa karbon gömülmesi ve iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin azaltılması gibi olumlu etkilerin oluşması sağlanacak.

Jotun YeşilAdımlar projesinin online olarak gerçekleştirilen basın toplantısında Jotun Doğu Asya ve Orta Asya Pazarlama Direktörü Başak Kanat ve Jotun Türkiye Pazarlama Müdürü Merve Ergün konuşmacı olarak yer aldı. Kanat konuşmasında Jotun'un çalışma prensiplerinden, yatırım alanlarından ve AR-GE çalışmalarından bahsetti. Merve Ergün ise, "Verimsiz topraklar nedeniyle biyoçeşitlilik azaldıkça, canlıların yaşayacakları alanlar daralıyor ve hem kendileri hem de insanlar için ürettikleri besinler azalıyor. Bu durum en önemli polen taşıyıcıları olan arıların sayısının azalmasına sebep olmakla kalmıyor, gıda kıtlığı endişesini daha da artırıyor. Bu ihtiyaçtan yola çıkarak sizlerin de desteği ile ekolojik olarak dönüştürücü bir projeye imza atıyoruz. Bu yıl, doğanın hem kendine hem de bizlere yetebilecek iyileştirici gücünden faydalanmak istiyoruz. Buğday Ekolojik Yaşamı Destekleme Derneği ile bir Şifa Ormanı projesi gerçekleştiriyoruz" diyerek projenin ayrıntılarını paylaştı. Doğaya yeşil izler bırakacak oyun Jotun YeşilAdımlar'ın internet sitesine girilerek oynanabiliyor: www.jotunyesiladımlar.com

JOTUN YEŞİL ADIMLAR

Jotun 2017 yılında "Jotun YeşilAdımlar" adını taşıyan sürdürülebilirlik politikasından yola çıkarak Jotun YeşilAdımlar sosyal sorumluluk kampanyasını hayata geçirmişti. "YeşilAdımlar" adını taşıyan mobil uygulama üzerinden gerçekleşen kampanyada kullanıcılar uygulamayı açarak dünyanın dört bir yanında yürüdüler. Yollar yüründükçe uygulamada bulunan haritada yollar yeşile boyandı; yürünen her 4 km için ise bir ağaç dikildi. 2017 ve 2018 yıllarının sonunda Jotun YeşilAdımlar kampanyası sayesinde TEMA Vakfı iş birliği ile toplamda 20.000 ağaç dikimi gerçekleşti. 2019'da ise bu kez deniz dibi temizliği için yeşil adımlar atıldı. Yeşile boyanan her 4 km için Sualtı Temizlik Bilinçlendirme ve Hareketi Derneği'nin iş birliğiyle deniz tabanından 10 metrekarelik bir alan temizlenerek Jotun YeşilAdımlar kampanyasıyla İstanbul kıyı şeridinde toplamda 100.000 m2'lik bir alan deniz dibi atıklarından arındırıldı.

TERSAN TERSANESİ'NDE BÜYÜK ANLAŞMA

Tersan Tersanesi Danimarkalı Ocean Prawns A/S firması ile NB1107 inşa nolu Arktik Fabrika Balıkçı Gemisi için sözleşme imzaladı.

NB1107 inşa nolu Arktik Fabrika Balıkçı Gemisi, Tersan'ın son iki ay içerisinde imzaladığı üçüncü trol tipi fabrika tesisli balıkçı gemisi oldu. 82,30 metre uzunluğunda ve 18,00 metre genişliğindeki gemi, üçlü trol balık avlanma operasyonu için tasarlanmış gelişmiş bir fabrika balıkçı gemisi olacak. Fabrikası bünyesinde bir karides hattı ve bir kalkan üretim hattı da barındırması planlanan gemi 1200 ton kargo kapasitesine sahip olacak.

Skipsteknik tarafından tasarlanan gemi, 35 kişilik mürettebatı için konforlu yaşam alanları ve üstün sosyal alanlara sahip. Buzlu ve arktik sularda verimli bir şekilde avlanabilme özelliklerine sahip geminin 2022 yılının son çeyreğinde teslim edilmesi planlanıyor.

DANİMARKA'YA TESLİM EDİLECEK İLK PROJE

Tersan İş Geliştirme ve Pazarlama Direktörü Mehmet Şakir Erdoğan, "Bu önemli projede Ocean Prawns ile birlikte çalışma şansı yakaladığımız için heyecanlı ve gururluyuz. NB1107 Danimarka'ya teslim edeceğimiz ilk proje. Tersan'a değer katacak dünyanın en modern balıkçı gemilerinden biri olmasının yanında bu önemli projeye uzmanlıkları ile katkıda bulunacak Ocean Prawns ve Skipsteknisk ile işbirliği yapmak Tersan ailesi için kesinlikle büyük bir zevk olacaktır. Bugünden itibaren, bu özel geminin zamanında ve öngörülen bütçede başarılı bir şekilde teslim edilmesi için çok çalışıyor olacağız" dedi.

Meeting Point of All Routes

TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1
Tuzla , 34944 Istanbul / TURKEY
Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08
supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

SANMAR RÖMORKÖRLERİ İLE SOHAR LİMANI'NDA YENİ DÖNEM

Sanmar Tersaneleri, Svitzer'in Oman'da devam etmekte olan operasyonlarını güçlendirmek için siparişini aldığı 5 adet römorkörden ilk ikisini başarıyla teslim etmenin ve kalan römorkörlerinin de yakın zamanda teslim edileceğini duyurmanın gururunu yaşıyor.

Yaklaşık bir yıl kadar önce Sohar Industrial Port Company SAOC, dünyanın önde gelen römorkör işletmecisi Svitzer ile Oman'daki Sohar Limanı operasyonları için sözleşme yenilemişti. Yenilenen bu 15 yıllık sözleşme doğrultusunda yeni nesil amaca uygun, yüksek güvenlik standartları ile donatılmış römorkörler ile filonun geliştirilmesi de planlandı. Svitzer, başarı ile devreye alınan ve Fas'ta Tanger Med 2 terminalinde operasyonlarını sürdüren Sanmar'ın yeni tasarımlarından 29 metrelik Bigaçay serisi römorkörlerin ardından, yeni römorkörlerin inşası için de Türkiye'nin dünyaca ünlü römorkör üreticisi Sanmar'a yöneldi. Svitzer Operasyon Direktörü Leonardo Sonzio, "Sohar Limanı ve Serbest Bölge ihalesi sürecinde, Sanmar gerek limanın, gerek bizim gereksinimlerimizi çok iyi anladı ve müşterilerimize güvenli ve verimli römorkörcülük hizmeti sunabilme hedefimizi destekleyecek gayet güvenilir ve uygun maliyetli çözümü sunmayı başardı. Ayrıca Sanmar Tersaneleri'nin yüksek kalite standartlarında ürettiği ve zamanında teslim ettiği römorkörlerden oluşan geçmiş performansı da bir başka etmen olarak bu kararı olumlu yönde destekledi" sözleriyle Sanmar Tersaneleri'nin bir kez daha tercih edilmesinin nedenlerini açıkladı.

Svitzer'in bu siparişi Sanmar'ın portföyünden beş adet ASD tipi römorkörden oluşuyor. Teknelerin üçü tasarımları Robert Allan Ltd.'ye ait RAstar 2900SX Bigaçay, diğer ikisi nispeten daha yeni ve hızla popülerlik kazanmakta olan RAmparts 2200, Sırapınar serisinden. Sırapınar serisi römorkörler 14 Şubat 2020 tarihinde Sohar Limanı'na teslim edildi ve kısa sürede devreye alındı. Svitzer Sohar Liman Müdürü Peter Rosewall, "Teknelerin teslimatı Süveyş Kanalı üzerinden Oman'a Sanmar mürettebatı tarafından gerçekleştirildi. Teslimat süreci başından sonuna kadar Sanmar tarafından profesyonelce yürütüldü. Teslimat tam zamanında ve en önemlisi de güvenli bir biçimde yapıldı" şeklinde yorumlarda bulundu. SIRAPINAR serisi römorkörler 22.40 metreye 10.85 metre ölçüleri ile 4,5 metrelik bir drafta sahiptirler. Caterpillar 3512C ana makinelerin sağladığı 2x1500kW güç Schottel SRP 1012 ASD pervane ile bir araya getirilmiş ve serbest hız olarak 12 knot ile çekme testlerinde 50 tonun üzerinde güç değeri kaydedilmiştir. Robert Allan Ltd. tasarımcılarının ve Sanmar mühendislerinin engin tecrübeleri ve Svitzer gibi büyük römorkör operatörü müşterilerinin ve onların mürettebatlarının da katkılarıyla, tekne formu birkaç yıl içerisinde daha da geliştirilmiş, maksimum verim ve yüksek manevra kabiliyetine sahip tekneler olarak dizayn edilmişlerdir. Sanmar Tersaneleri Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, "Sohar tekneleri Sanmar Tersaneleri'nin standart römorkörlerinin özgünleştirilmesine verilebilecek en iyi örneklerden biridir. Robert Allan Ltd.'nin en başarılı iki tasarımı Sanmar Tersaneleri tasarımcıları ve mühendislerince Sohar'ın zorlayıcı şartlarına ve çok sıkı bütçe sınırlamalarına uygun olabilecek şekilde geliştirilmiştir" şeklinde açıklamalarda bulundu. Sözleşmenin diğer kısmını ise yüksek makine otomasyonuna sahip 80 ton çekme gücü kapasiteli, SIRAPINAR serisi römorkörlere göre daha geniş ve daha güçlü 3 adet BIGACAY serisi ASD tipi römorkör oluşturmaktadır. Mürettebat konforu ve güvenliği ile çevresel etkilerin azaltılmasına üst düzeyde önem verilerek inşa edilen bu teknelerin gürültü ve titreşim değerleri de kayda değer ölçüde düşürülmüştür.

29,40 metreye 13,30 metre ana boyutlarında özel bir tasarım olan BIGACAY serisi römorkörler Robert Allan Ltd ve Sanmar Tersaneleri'nin yakın iş birliği ile ortaya çıkmış bir tasarımdır. Oman konusunda ise bu iş birliğine Svitzer de dahil olmuş ve bütün tarafları memnun eden bir sonuç alınmıştır. Oldukça rağbet gören RAstar serisinin bir versiyonu olan bu tasarım, oldukça yüksek performansta çalışırken bile sıkı durabilen bir tekne olarak tasarlanmıştır. Baş ve kıç üzerinden operasyon yapabilecek şekilde donatılan bu teknede, eskort ve kılavuzluk için eskort vinç ve acil durum çekme operasyonları için çekme kancası bulunmakta. Sohar Liman Müdür Yardımcısı Jacob Bac, "Svitzer Liwa ve Svitzer Barka Sohar Limanı'nı yeni bir seviyeye yükseltiyor. Bu teknelerin anlık güçleriyle öylesine güçlü tutuş ve manevra kabiliyetleri var ki, kesinlikle hafife alınmamaları gerekir. Bigaçay serisi teknelerin de yakın zaman içerisinde Sohar'a ulaşmalarını heyecanla bekliyoruz" sözleriyle yorumlarda bulundu.

TÜRK LOYDU PARİS MOU'DA GENE YÜKSEK PERFORMANS SINIFINDA

Türk Loydu, Paris MoU tarafından açıklanan Klas Kuruluşları Performans Tablosunda "Yüksek Performans" başarısını sürdürdü.

RECOGNIZED ORGANIZATION PERFORMANCE TABLE 2017-2019

Recognized Organization							
TÜRK LOYDU	TL	434	0	14	3	-1.46	

Liman Devleti Kontrol (PSC) rejimleri arasında dünyanın en önemlisi olarak değerlendirilen Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) tarafından yayınlanan ve 2017 - 2019 yıllarını kapsayan liman devleti kontrol sonuçlarına ilişkin olarak hazırlanan "2017-2019 Yılları Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Performans Tablosu" duyuruldu. Türk Loydu son 14 yıldır "Yüksek Performans" kategorisinde yer aldığı tabloda bu yıl da "Yüksek Performans" başarısını sürdürdü.

IACS üyesi bazı klas kuruluşları geride bırakarak son 14 yıldır kesintisiz yer aldığı "Yüksek Performanslı Klas Kuruluşları" kategorisinde, son üç yılda filosunda hiç tutulma yaşamayan yegane klas kuruluşu oldu. Paris MoU'nun Yüksek Performans Tablosunda son 14 yıldır devam eden başarılı performansını sürdüren Türk Loydu, bir çok kategoride IACS standartlarının da üzerinde yer alan filo izleme uygulamaları ile her geçen sene kalite standartlarını ve hizmet kalitesini arttırmaya ve alanında uzman teknik kadrosu sayesinde performansını yükseltmeye devam ediyor.

Birçok tanınmış klas kuruluşunun yanı sıra bazı iddialı IACS üyesi klas kuruluşlarını da geride bırakan Türk Loydu, bu performansı ile Türk Bayrağının Paris MoU Beyaz Bayrak listesindeki yerinin yükselmesine de katkı sağlamış oldu. Türk Loydu'nun Paris MoU tarafından "Yüksek Performans" olarak duyurulması ve liman devleti kontrolleri konusunda sahip olduğu tecrübe ve uzmanlık sonucunda, Türk Loydu klasında bulunan gemilerin, otoritelerce güvenli görüldüklerinden Paris MoU üyesi ülkelerin limanlarında daha az denetlenmesine devam edilecek.

DENİZ POLİSİ VOLVO PENTA IPS DENİZ MOTORLARINI TERCİH ETTİ

Türk Loydu kurallarına göre inşa edilen, 14.6 metre uzunluğunda Deniz Polis Karakol Botları saatte 42 knots hıza ulaştılar. "Volvo Penta IPS 700" teknelere yüksek hızda denge, dayanıklılık ve mükemmel manevra kabiliyeti sağlıyor.

Volvo Penta kalitesiyle küresel denizlerde kendini kanıtlamış olan IPS 700 sevk sistemi, Türkiye'de ilk kez bir polis teknesine entegre edildi. Otopilot ve cruise kontrol sistemleri, joystick sistemi ile kontrol edilebilen ve teknenin ekseni etrafında dönmesine, yanlara ve çaprazlamasına gitmesine izin veren IPS sistemi ile başarılı bir şekilde entegre edildi. Volvo Penta Türkiye Satış Müdürü Mehmet Belibağlı; IPS sisteminin, düşük yakıt tüketimi, uzun servis aralıkları ve montaj kolaylığı ile kullanıcı dostu bir ürün olarak karşımıza çıktığını söyledi.Belibağlı, yüksek manevra kabiliyeti sayesinde seyir esnasında dümenin ister joystick ile idare edilebildiğini, ister docking esnasında bow thruster olmadan paralel yanaşma yapılabileceğini sözlerine ekledi. Ticari IPS modellerinin, tüm pilot botlara, work boatlara, yolcu taşıma teknelerine ve tüm benzer ticari faaliyetli teknelere uygun olduğunu belirten Mehmet Belibağlı, ilerleyen yıllarda bu sistemin çok daha yaygın duruma geleceğini ifade etti.

Azalan kısıtlamalar denizyolu taşımacılığını olumlu etkiledi

EMRE ELDENER *

1 Haziran 2020 tarihi itibarıyla ülkemizde başlayan "Yeni Normal" sürecinin etkilerini görmeye devam ediyoruz. Ülkemiz açısından baktığımızda diğer taşıma modlarına kıyasla en az etkilenen taşıma modunun denizyolu olduğunu biliyoruz. Ancak yine de bu dönemin etkilerinin üçüncü çeyrekte görülmesi ve navlun fiyatlarında artış yaşanması olası ihtimaller olarak görülmeye devam ediyor. Denizyolu taşımacılığının Mayıs-Haziran ayları itibarıyla nispeten normale döndüğünü söyleyebiliriz. Yeni normal ile birlikte kamu otoriteleri tarafından getirilen kısıtlamaların azalmasının limanlara olan olumlu yansımaları sürüyor. Özellikle Haziran ayı itibarıyla ilave bekleme sürelerinin belirgin oranda azaldığı ve operasyonların hız kazandığı görülüyor. Bunların yanı sıra limanlarda yer alan depoların kapasite kullanım oranlarında da artış meydana geldiğini görüyoruz.T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan Haziran ayına ait yük istatistikleri ise şöyle:
"Bu yılın Ocak-Haziran döneminde limanlarda elleçlenen yük miktarı, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 2,9 artış gösterdi. Limanlarda elleçlenen yük miktarı, söz konusu dönemde 243 milyon 435 bin 583 ton oldu. Haziranda ise limanlarda elleçlenen yük miktarı, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 1,6 azalarak, 38 milyon 282 bin 461 tona geriledi. Limanlardan gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı haziranda geçen yılın aynı ayına göre yüzde 7,2 artarak 10 milyon 946 bin 458 ton, ithalat amaçlı boşaltma miktarı ise yüzde 2,1 azalarak 17 milyon 181 bin 581 ton olarak gerçekleşti. Ocak-Haziran dönemine bakıldığında ise dış ticaret amaçlı deniz yolu taşımacılığında elleçlenen toplam yük miktarı, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3,6 artışla 179 milyon 623 bin 18 tona yükseldi."

DİJİTALLEŞME TERCİHTEN ÇOK İHTİYAÇ HALİNE GELDİ

Bunun yanı sıra etkileri tüm dünyada görülen ve 4 aydan uzun bir süredir tüm sektörlerde iş yapış şekillerini değiştiren COVID-19 salgını, denizyolu taşımacılığında da farklı uygulamaları beraberinde getirdiği gibi temassız işlemin yani dijitalleşmenin önemini bir kez daha ortaya koydu. UTİKAD'ın temsil ettiği sektörün dijitalleşme ile daha rekabetçi kılınması amacının bir yansıması olan İnovasyon Odak Grubu, pandemi ile birlikte dijitalleşmenin tercihten çok ihtiyaç olduğundan yola çıkarak sürdürdüğü çalışmalara hız verdi. Biz geleceğin lojistiğinde temassız ve kağıtsız iş süreçlerine hazırlık yapmak üzere zaten bir yılı aşkın süredir tüm taşıma modları için dijital iş akış şemalarını hazırlamaktaydık. Şimdi bu çalışmaları hızlandırdık ve İnovasyon Odak Grubu bünyesinde taşımacılık ve lojistikte dijitalleşme projesini çalışmaya başladık.

Bu proje ile tüm taşıma modlarında evrak ve onay süreçlerinin dijital ortama taşınması planlanıyor. Projemiz ülkemizin taşımacılık faaliyetleri özelinde tasarlanan bir proje olup henüz araştırma-geliştirme aşamasında. Ele aldığımız projenin en önemli noktası ise kamu idaresi birimleri ile lojistik sektörü paydaşlarının bir araya getirilmesidir. Ülkemizde Tek Pencere, Liman Tek Pencere, Konteyner ve Liman Takip Sistemi, Serbest Bölge Giriş Çıkış Programı gibi dijitalleşme yönünde atılan adımları çok değerli buluyoruz. Diğer taraftan Kağıtsız Gümrük Uygulaması ile birçok belgenin elektronik ortama taşındığını gözlemliyoruz. Ancak uygulamada yeknesaklığın oluşması adına taşıma modlarının dahil olduğu süreçlerin tümünün elektronik ortama aktarılması gerektiğine inanıyoruz. İnovasyon Odak Grubu'nda ele aldığımız proje tam da bu noktadaki gereksinimi gidermeye yönelik olarak şekilleniyor.

Bu konuyla ilgili olarak geçtiğimiz günlerde bir webinar da düzenledik. UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur'un moderatörlüğünde düzenlediğimiz "Lojistikte Dijitalleşme ve Somut Girişimler" konulu webinara UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve İnovasyon Odak Grubu Başkanı Nil Tunaşar, Dokuz Eylül Üniversitesi Lojistik Yönetimi Bölümü Başkanı Prof. Dr. Okan Tuna, TroyAvi Danışmanlık Kurucu Başkanı Dr. Emre Serpen ve CLECAT Gümrük, Dolaylı Vergilendirme ve BT Kıdemli Müdürü Dominique Willems konuşmacı olarak katıldı. Sektör temsilcileri tarafından büyük ilgi gören webinarda, dijitalleşmenin gerekliliği detaylı olarak anlatıldı. UTİKAD olarak bundan sonraki süreçte de sektörel bazda yapılması gereken iyileştirmeleri ve alınması gereken önlemlere dair girişimlerimizi sürdüreceğiz. Derneğimizin temel amaçları olan Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi, dünya kriterlerinde hizmet sunulabilmesi, küresel entegrasyon ve sürdürülebilirliğin sağlanması için çalışmaya devam edeceğiz. Sağlıkla kalın...

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

ENERGY

Kaliteyi Seçin

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

www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: energy@energypetrol.com

ÖTV'si indirilmiş deniz yakıtları sektöründe dijitalleşmeye geçmenin önemi

* ÖZKAN GİRİT

Ülkemizin denizlerinin kıyı uzunluğu ve iç su taşımacılık potansiyeli ile sanayi ve nüfusun büyük kısmının deniz kenarında bulunduğu düşünüldüğünde deniz sahillerimizin en iyi şekilde kullanılması kaçınılmaz olarak karşımıza gelmektedir. Türk deniz sahasının her noktasında yük ve yolcu taşımacılığı, balıkçılık, gemi inşa ve bakım-onarım, limanlar, sahil güvenlik, deniz turizmi, liman inşaatları, deniz turizmi gibi denizcilik faaliyetleriyle ilgili tüm sektörlerde DTO üyesi yaklaşık 9 bin deniz vasıtasına ÖTV' siz yakıt teslim edilirken, binlerce deniz vasıtasına da ÖTV'li ve KDV'li deniz yakıtı teslim edilmektedir.

İç su taşımacılığı anlamında ise, Doğu Anadolu Bölgesi'nde tatlı sular, Van Gölü ve Baraj Gölleri üzerinde yapılan taşımacılık ve balıkçılık faaliyetlerinde kullanılmak üzere ÖTV'siz yakıt ikmal hizmeti verilmektedir.

Ülkemizin denizcilik ekonomisine katkı sunmak adına armatörlerimiz, girişimcilerimiz ve denizcilerimiz yatırımlarına devam etmelidirler. Yolcu, kuru yük, Ro-Ro ve tanker gemilerimizde gelişim sağlanmıştır. Başlangıçta düşük sermayeli armatörlerimiz ilk faaliyetlerine kabotaj hattında yük ve yolcu taşımacılığı ile başlayarak, devamında uluslararası taşımacılıkta pay sahibi olmaktadırlar.

Denizcilik sektörü emek yoğun bir sektör olduğundan, yaklaşık 60 bin kişiye doğrudan istihdam sağlayarak ülkemizin en önemli sorunlarından işsizlik sorununun çözümüne katkı sunmaktadır.

Kabotaj hattındaki gemilerin yapımı ve bakım-onarım faaliyetleri ağırlıklı olarak yurt içinde yapıldığından, iç piyasanın canlanmasını ve ayrıca yan sanayinin gelişimini sağlamaktadır. Kabotaj hattında çalışan gemilerin diğer taşıma sistemlerine göre (demiryolu, havayolu, karayolu) daha avantajlı olması dolayısıyla akaryakıt tüketimini azaltarak kaynak yaratmakta, kabotaj taşımacılığı sayesinde karayolu bakım-onarım ve yenileme masraflarının azalmasıyla da ayrı kaynak imkanı sunmaktadır.

Milli balıkçılığımızın gelişmesi için yapılan ÖTV teşviki sayesinde halkın tüketimine daha uygun fiyatlarla balık sunulmakta ve aynı zamanda balık ihracatının gelişmesine büyük katkı sağlanmaktadır. ÖTV'siz deniz yakıtı uygulaması sayesinde ülkemiz transit yakıt ikmal tankerleri yakıt ihracatı yapmakta, aynı zamanda deniz tankeri filosunun gelişimine katkı sağlanmaktadır. Kabotaj hattında çalışan gemilerimize verilen ÖTV'siz akaryakıt teşviki ile turizm sektörüne de olumlu bir katkı sağlanarak toplumsal fayda oluşmaktadır.

Denizlerde yapılan taşımacılık ve hizmetleri ton-km, yolcu-km veya taşıt-km bazında sadece yakıt ekonomisi anlamında en verimli taşımacılığı yapmakla kalmayıp, çevrenin korunması konusunda da en uygun taşıma türüdür. Denizcilik sektöründeki faaliyetlerimizde temel prensibimiz işlerimizi "yasaklarla değil, sistemlerle" gerçekleştirmemiz gerektiğidir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) tarafından uygulamaya

alınan AIS cihazı, tekne takip modül sistemi, dağıtım şirketlerinin teminat oranlarının artması, yakıt teslim yerlerinin çalışması gibi çalışmalarından dolayı UAB'ye teşekkür ediyoruz. Günümüzde her sektörde uygulama alanı bulan dijitalleşme için tüm alt yapı hazırdır. Önümüzdeki dönemde kabotaj taşımacılığında rüzgâr türbinleri, off-shore gemileri, petrol arama gemileri, platform hizmet gemileri gibi farklı sektörler oluşacaktır. Dijitalleşmeyle ilgili olarak önemli adımları bugünden atmamız gereklidir.

Meslek Komitemizin çalışmaları kapsamında iki yıl öncesinde ÖTV'siz deniz yakıtlarında dijitalleşmeyle ilgili olarak taslak halinde hazırlanan projemiz on yıllarca sonra düşünülerek hazırlanmasına karşın, COVID-19 salgını sürecinde bugün önümüze daha kısa bir sürede ihtiyaç olarak gelmiştir. Dijitalleşmeyle ilgili taslak proje uygulamamızı sizlerle paylaşmak istiyoruz.

ÖTV'SİZ DENİZ YAKIT İKMALİ VE TAKİBİNDE DİJİTALLEŞME

Günümüzde dijitalleşmenin ve haberleşme teknolojilerinin sağladığı imkânlar sayesinde bilgiye erişim kolaylaşmış, rutin işlemler otomatikleşmiş, sarf malzeme ve emek maliyetleri azalmıştır. Tutulan kayıtların dijitalleştirilmesi, verimlilik ve etkinliğin yanı sıra, şeffaflık ve hesap verebilirlik açısından da yönetimlere yardımcı olmaktadır.

Diğer birçok sektörde dijitalleşmeye doğru yoğun bir yönelim mevcut iken, henüz denizcilik sektöründe olması gerektiği kadar dijitalleşmenin gerçekleştirilmemiş olduğu görülmektedir.

Bu durum hem yönetimsel hem de operasyonel açıdan verim kayıplarına yol açabilir.Denizcilik sektöründeki en önemli alt sektörlerden biri deniz yakıtlarıdır. Gemi işletim maliyetlerinde önemli bir yer tutan deniz yakıtları konusunu bu derece önemli kılan unsurlar, gemilerin yerinde ve zamanında ikmal yapma zorunluluğu, yakıtın türü ve kalitesi, deniz yakıtlarına konu olabilecek usulsüzlüklerin varlığı, deniz yakıtları üzerinde uygulanan teşvikler ve alınan vergiler olarak sayılabilir.

Deniz yakıtlarının bu derece önemli olması ve kontrole tabii tutulması nedeniyle deniz yakıtları konusunda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Petrol Sahası Dairesi Başkanlığı, T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, Deniz

Gemi jurnali dijital uygulaması

Ticaret Odaları, Liman Başkanlıkları, T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü, T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü gibi pek çok önemli kamu kurum ve ilgili kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları bulunmaktadır.

Ne var ki, dijitalleşme ve haberleşme imkanlarının mevcut olduğu ve her alanda gittikçe artan şekilde kullanıldığı günümüzde, deniz yakıtları konusunda yeterli düzeyde dijital uygulamaların geliştirilmemiş olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, deniz yakıtlarının ikmali konusunda eksikliğini tespit ettiğimiz dijital uygulamalar için bir öneri getirmektir. Bu sayede, gemi ve tekne donatanlarına kolaylık sağlayan kullanıcı dostu, ilgili kurum ve kuruluşların entegrasyonunu sağlayan, takibin kolay yapılabileceği, usulsüzlüklerin önüne geçen, zaman ve emek tasarrufu sağlayan ve hata paylarını en aza indiren bir sistem uygulamaya geçebilir.

Deniz yakıtı ikmalinde, tek pencereden, yakıtı teslim eden ÖTV'siz dağıtım izin sahibi firma tarafından ÖTV'si indirilmiş Yakıt Alım Defteri dijital ortamda doldurularak, teslimat sırasında fatura, irsaliye, teslimatla ilgili gemi fotoğrafları vb. belgeler online sistem üzerinden kaydedilecektir. İşlemin gerçekleşmesinin ardından ilgili tüm kurumlar bu kayıta ulaşabilecektir. Donatana da alınan yakıt miktarı, konum ve zaman bildirilebilir.

Kurulması önerilen dijital sistem sayesinde; mevcut bir teknenin yeni yapılmış gibi farklı bir isimle sicile kaydettirilmesi, makinelerinin daha yüksek güce sahipmiş gibi kaydettirilmesi, fiilen çalışmayan makinelerin tekneye donatılması, teslime edilmeyen yakıtın teslim edilmiş gibi yakıt alım defterine kaydedilmesi, teslim edilen yakıtın daha fazla teslim edilmiş gibi deftere kaydedilmesi, yakıt alım sınırını doldurmuş teknelerin diğer teknelerin alım defterleri üzerinde yakıt alarak kullanması, yakıtın alındıktan sonra diğer deniz ve kara araçlarına verilmesi, yakıtın kabotaj hattı dışında kullanılması, dağıtıcı firma tarafından teslim edilmemiş yakıtlar için düzenlenen usulsüz faturalarla rafineri veya vergi daireleri yoluyla mahsuplaşma yapılması gibi usulsüz ikmal uygulamalarının önüne geçilebilecektir.

Dijitalleşme sayesinde, ülkemizin tüm denizlerinde dağıtımı gerçekleşen deniz yakıtlarının miktarı, türü, dağılımı anlık olarak tek merkezde toplanacak, bu sayede çok değerli istatistiksel veriye sahip olunacaktır. Bu sisteme gerekirse, geminin taşıdığı yük, yolcu, araç vb. bilgiler de dahil edilebilir.

*** 13. NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ BŞK. YRD.**

TEMMUZ 2020 YAKIT FİYATLARI

01.07.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	255.500	314.227	359.455
Piraeus	251.955	328.773	353.000
Malta	253.955	303.091	354.273
Novorossissk	224.500	276.091	359.545
Ceuta	256.636	307.455	365.545
Gibraltar	256.636	307.455	365.545
Rotterdam	234.727	283.182	230.727
Fujairah	226.182	304.136	394.227
Singapore	238.273	310.591	344.909
Brent 42.03			

08.07.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	280.000	345.000	450.000
Piraeus	280.500	364.000	394.000
Malta	291.000	337.500	387.500
Novorossissk	233.000	319.000	378.000
Ceuta	284.500	360.000	398.000
Gibraltar	284.500	337.500	393.500
Rotterdam	252.500	309.000	364.500
Fujairah	238.500	337.500	430.000
Singapore	273.000	327.000	377.500
Brent 43.29			

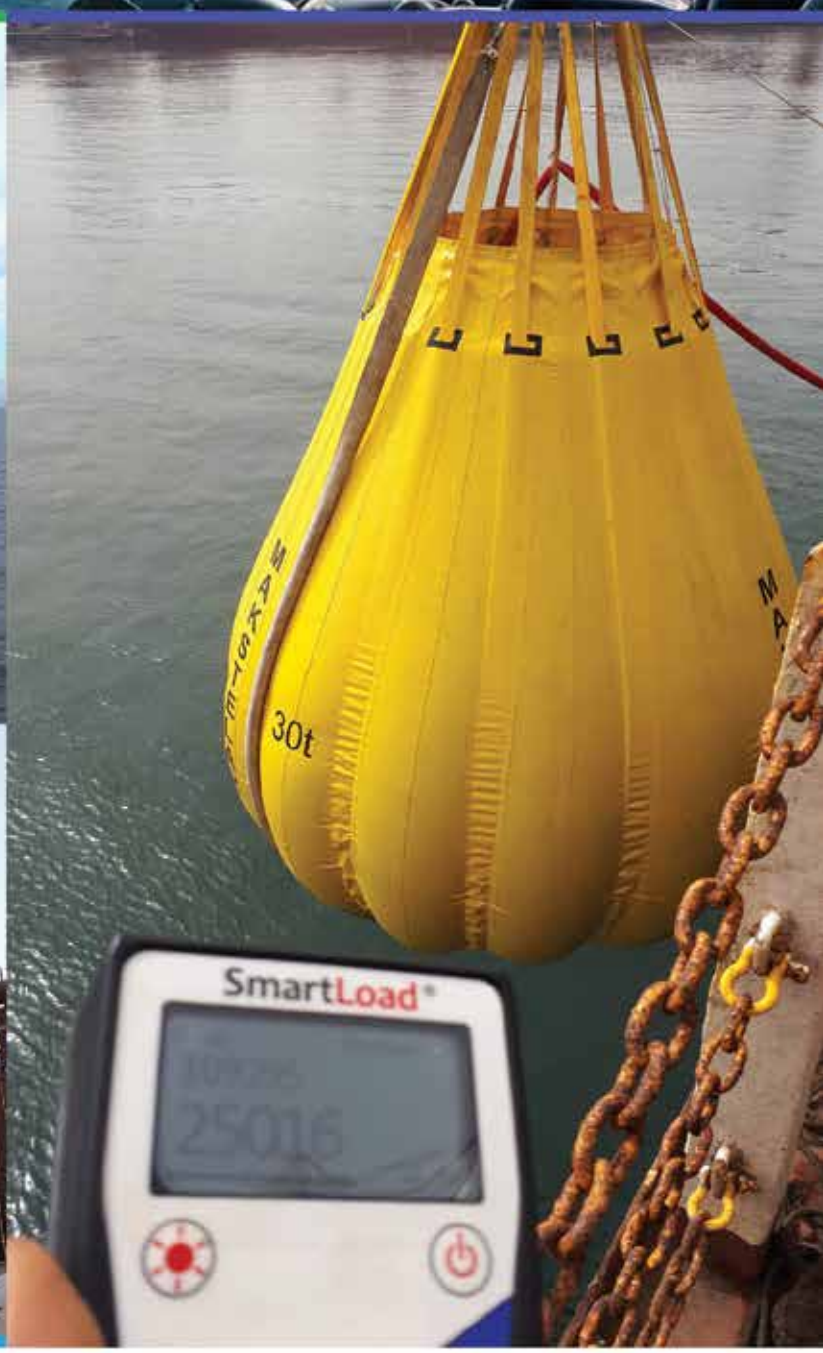
15.07.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	282.500	347.500	408.000
Piraeus	280.500	362.500	390.000
Malta	303.000	328.000	389.500
Novorossissk	233.000	300.000	383.000
Ceuta	289.500	326.500	385.000
Gibraltar	289.500	326.500	385.000
Rotterdam	250.000	306.500	362.500
Fujairah	258.500	337.500	430.000
Singapore	273.000	336.500	384.500
Brent 43.79			

22.07.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	286.500	350.00	415.000
Piraeus	280.500	363.000	395.000
Malta	299.000	346.500	403.500
Novorossissk	233.000	315.000	390.500
Ceuta	294.500	343.000	402.500
Gibraltar	294.500	343.000	402.500
Rotterdam	263.500	327.500	382.500
Fujairah	270.000	345.000	445.000
Singapore	275.000	352.500	394.500
Brent 44.29			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

EFE MARINE SAFETY

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



BUREAU VERITAS · NAVIGA CERTIFICATION · GÜRDESAN GEMİ MAK. SAN. VE TİC. A.Ş. · BALDEN · DENİZSAN · YÜKSEL MAKİNA

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

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

www.efemarinesafety.com

Natchez on the Waterfront *

Bakım/onarım/retrofit hizmetleri sunmanın Yin-Yang'ı...

Tekne bakım, retrofit ve/veya onarım hizmetleri vermek ya da vermemek... İşte marina sahipleri, yöneticiler, geliştiriciler ve yatırımcılar arasında gittikçe yaygınlaşan bütün sorun bu ve aslına bakılacak olursa cevap duruma bağlıdır. Bu hizmetlerin sunulmasının olumlu (yang) ve olumsuz taraflarının (ying) dürüstçe değerlendirilmesinin yanı sıra kişinin vizyonuna, konuma, rekabete, pazara ve alternatiflere bağlıdır. Önceleri arabanızı köşe başındaki servis istasyonuna götürür, yakıtınızı alır, cam sileceklerinin lastiklerini değiştirir, yağı yeniletir, motor ayarlarını yaptırır, vitesi değiştirir, kaporta işi ve aracınızın daha birçok işlemini orada hallederdiniz. Birçok yere gitmeden önce büyük işler için randevu alınır, küçük işler ve acil durumlarda ise her zaman için sizi araya almanın bir yolu bulunurdu.

Son yirmi yılda otomobil sanayi için işler değişmeye başladı. Köşe başındaki servis istasyonu şimdi nesli tükenme tehlikesi ile karşı karşıya. Bu yerlerin giderek daha fazlasının yerini marketlerde satılan şeyleri rahatça bulabileceğiniz, ama hiçbir servis hizmeti alamayacağınız çok bloklu benzin istasyonları alıyor. Birçok köşe başı alanı, yerlerini otomotivle ilgisi olmayan girişimlere bıraktı bile. Yaşanan değişimlerin çeşitli nedenleri var. Üstelik rekreasyonel yatçılık sektörü de aynı sorun ve karar verme süreçlerinden geçiyor.

Yin zamanı: Tekne bakım, onarım ve retrofit hizmetleri sunulmasına yönelik en büyük iki sakınca, artan yasal düzenlemeler ve iyi yardım bulabilme olarak düşünülüyor. Aslında nitelikli tamirciler ve uzmanlaşmış servis personeli bulmanın ve tutmanın, sektörün karşı karşıya olduğu en büyük sorunlardan biri olduğu herkesçe biliniyor. Sendikalar ve diğer sanayi grupları müdahale edecek adımlar atıyor, ama gerçek karşı karşıya olunan durumun birçok yerde tam bir meydan okuma olabileceği. Kimi durumlarda bütçenize göre işe alınacak hiç kimse bulunamayabilir, kimi zaman bulabileceğiniz kişilerin bildiği şey bir elin parmağını geçmeyebilir. Bu bir sorun ve kolay kolay da çözülebileceğe benzemiyor. Yakın zamanda değişmesi zor görünen diğer bir büyük olumsuzluk ise artırılmış yasal düzenlemeler. Aslına bakılacak olursa daha da beter olacak gibi görünüyor. Şu somut gerçeği aşmak pek olası görünmüyor: Ne kadar hizmet sunarsanız o kadar çok süregelen düzenleme ile karşılaşma olasılığınız söz konusu. Bu da daha fazla personel/zaman/gider sorunu ile uğraşmanız, çoğunlukla da satın alımı ve bakımı yapılacak daha fazla ekipman, daha fazla bertaraf maliyeti ve ister yakıt sızıntısı ister çalışanlardan birinin yaralanması isterse yüzey toprağına kurşun karışması sonucunda yönetmeliklere ters düşmek gibi daha büyük bir riski beraberinde getiriyor. Listenin sıradaki maddesi arazi... Teknelerin çekileceği ve depolanacağı, aynı zamanda işlerin yapılacağı bir alana ihtiyacınız var. Ayrıca yapılan iş ister iç mekânda, ister dış mekânda olsun, bir şekilde kontrollü dış ortama tabi olarak gerçekleşiyor. Örneğin bir beton zemin; özelleştirilmiş drenaj sistemi mevcut ve üzerinde çalışılan tekneyi mekânın geri kalanından ayırmaya yarayan portatif bölmeler veya tenteler monte edilebiliyor. Böylesi gereksinimleri düşünün. Daha kentsel bölgelerde yer alan birçok marinanın tesisleri ise, bu tür servis binaları ve ilgili yüksek arazi faaliyetlerine ayrılmış çok az hatta sıfır yüksek arazi alanına sahip ya da mevcut alan, teknelere hizmet vermeye tahsis edilemeyecek kadar değerli görülüyor.

MARİNA SAHİBİ OLMANIN CAZİBESİ BÜYÜKTÜR

Aslında birçok yerde yüksek arazi ve kıyı alanına erişimin değeri, yapılaşmanın söz konusu olduğu yerlerde, faaliyetlerden elde edilen gelirden daha hızlı artıyor. Dolayısıyla (gayrimenkul) geliştiriciler cazip noktaları gerek konut, gerek karışık kullanım alanı olarak almak için bir süredir yüksek kar payı veriyor. Buna emlak vergileri ile yönetmeliğe uygunluğu, işçilik giderlerini ve piyasa şartlarını da ekleyin. O zaman tesisin kapanmasının ayakta kalmasından daha değerli olduğu hissine kapılmak çok zor olmayacaktır. Ama durum o kadar da karanlık değil. Yin'in olduğu yerde yang da vardır. Bir tesis ne kadar çok hizmet sunarsa, ek kar merkezleri ve gelir akışı potansiyeli de o kadar yüksek olacaktır. Bu toplam gelir, sadece gemi kızağı kiralama işinden daha az mevsimsel olacaktır. Elbette ki, bu yapılan işler mevsime bağlı olarak değişecektir: Büyük projeler için ideal olanı sezon dışını planlamakken, ilkbaharda ve sonbaharda işletmeye alma/kullanımdan kaldırma faaliyetleri, sezonda ise düzenli bakım, tamir ve onarım işleri yapılır. Tam donanımlı marinalar da yatçılarının en küçüğünden en büyüğüne her tür sorunu çözmesine yardımcı olabilecek, dolayısıyla pozitif yatçılık deneyimini kolaylaştıracak yetişmiş personele sahip. Yalnızca gemi kızağı kiralaması yapan tesislerde, ters bağlanan bujilerden ya da iyi yapılmamış akü bağlantılarından dolayı bütün günün veya hafta sonunun mahvolma olasılığı çok daha yüksektir. Ve çoğu kişiler kızak kiralama oranlarının sadece servisin tam donanımlı olup olmama özelliğine göre değişiklik göstermediğinin farkında; ama tam hizmet sunan tesislerde müşteri sadakati ve tam doluluk oranları özellikle zor dönemlerde diğerlerine oranla daha yüksek. Dünyanın en karlı marina zincirlerinden bir tanesinin kaliteli tamir hizmeti alanında, hatta sadece motor ve mekanik parçalar değil aynı zamanda gerek iç, gerek dış kısmı olmak üzere tekne gövdeleri

konusunda da adını duyurmuş olması şaşırtıcı olmasa gerek. Esasında marina sahibi olmak hatta tam hizmet sunan bir marinaya sahip olmak, en yaşlısından, başka alanlarda başarıyı yakalamış ve artık hayatında bir değişiklik arayan kişilere kadar hala birçok kişi için cazibesini koruyan bir şey.

Geçtiğimiz günlerde, bir süre önce tanıştığım bir çiftle yeniden görüşme fırsatım oldu. Üç yıl önce eski işlerini bırakıp "çokça fırsat" barındıran bir marina almışlardı. Söylediklerine göre ilk yıl "realite, genel temizlik ve işi öğrenme" yılı, ikinci yıl "yönlendirme ve kararlar" yılı, üçüncü yıl ise verdikleri kararların "meyvesini almaya" başlama yılı olmuştu. Onları en çok zorlayan karar; tam veya kısmi hizmet veren bir tesis mi, yoksa hiç servis vermeyen bir tesis mi olmak konusu idi. Tam hizmet üzerinde karar kıldılar. Bulundukları konumda yüksek arazi ve binalar mevcuttu ve müşterileri, her şeyin kendileri için yapılmasını bekleyen yeni binyılın müşteri profiline evriliyordu. Çiftin aldığı bu karara, tesise büyük bir bakım yaptırma kararı da eşlik edince, hizmet sunumunda daha verimli olurken adil ama anlamlı ücretler koyma gündeme gelmişti. Ayrıca hem karar alma ve uygulama hem de dış görünüş ve müşterilerle ilgilenme konusunda çalışanları da konuya dahil etmeye başladılar. Sonuç, çalışanlarının kendilerini karar alma sürecine dahil hissetmesi ve yaptıkları ile övünmeye başlaması oldu. Hiç fena sonuç değil!

DÜNYA DEĞİŞİYOR, MARİNA İŞİ DE OLDUĞU YERDE DURMUYOR.

Hizmet sunup sunmama kararı tamamen kişinin işletme planlarına ve bölgeye özgü konuların içerisinde yolunu nasıl bulacağına bağlı bir şey. Dünya değişiyor, marina işi de olduğu yerde durmuyor. Başka hiçbir hizmetin mevcut olmadığı görece daha uzak bölgelerde bulunan tesisler için bakım ve onarım sunulması gerçekten bir zorunluluk haline geliyor ve işin yapılması bir maliyet getiriyor. Bu olmadan işleyen bir yatçılık topluluğu yaratmanın sürdürülebilir bir yolu görünmüyor. Bu da ibreyi daha büyük soruna ya da soruya çevirtiyor: Bakım ve onarım işinden vazgeçen tesis sayısı arttıkça, yatçılığın bir bütün olarak uygulanabilir olduğu yere giden yolda yatçılık hangi noktada engellenir, bozulur ya da kırılma noktası nerede gerçekleşir?

Otomotiv sanayinde otomobil satıcıları büyük ölçüde servis sektörünü sahiplenmiş durumdalar. Bağımsız işletmelerle daha da gelişen gövde işi için de benzer beklentileri taşıyorlar. Satıcıların bakım işini kavramasının bir nedeni, araçların finansal kiralama ile kullanılmasının yanı sıra daha uzun ve çok yıllı garantilere geçilmesiydi. Bu ise, müşterilerin hizmet konusunda satıcılara bağımlı kalacağı bir denge yaratarak birçok bağımsız işletmenin ciddi zarar görmesine neden oldu. Hiç şüphesiz birçok teknenin garanti tipi ve süresi günümüzde yeni araçlara verilenlerle aynı değil ve çeşitli şekillerde tekneler üzerinde finansal kiralama bir yandan arttığı halde hala piyasada küçük bir yüzdeye sahip. Ayrıca otomotiv sanayinin aksine, tekne üreticileri yıllık olarak otomobil satıcılarının satış hacmine yetişemiyor. Bu etmenler satıcıların teknelere yönelik hizmet sektörünü eline almasını sağlayıcı ekonomik modellere zarar veriyor (ama Marine Max gibi ne olursa olsun o hedefe doğru giden kuruluşlar da var). Dolayısıyla şu anki gerçek, en azından belli bir yoğunlukta tam donanımlı tesislere ihtiyacımız olduğu, çünkü ufukta bu konuya özgü geçerli bir alternatifin gerçekten bulunmadığı. Bazı durumlarda bu tabii ki tam donanımlı tesisler için iyi haber. Ama çoğu alanda bu yoğunluğun korunması ve Yin'in alt edilmesi için yardıma ihtiyaç olduğu bir gerçek.

Tekne üreticileri ve ticari birliklerin olası yardım etme yollarından birisi, bir araya gelerek standartlaşmış ortak parçalar üzerinde anlaşmasıdır. Özel tekne tasarımı ve performans özelliklerini kaybetmeden üreticiler arasında standardizasyonu sağlanabilecek yüzlerce parça bulunuyor. Bu, diğer sektörlerde yapıldı. Envanter yükünü, geç dönüşleri ve tekne sahibinin hayal kırıklığını azaltan bir uygulama. Bir nevi kazan-kazan anlaşması. Alınabilecek başka önlemlere gelinecek olursa, bütün olarak yasal düzenleme ortamının şekillendirilmesinde daha büyük ve etkin rol alma, yasal düzenlemelerle başa çıkmada destek sunma ve yerel imar planı ve geliştirme yönetmeliklerinin tam donanımlı tesisleri içine alacak şekilde rekreasyonel yatçılığı destekler yönde olmasını sağlamak amacıyla hükümetle iş birliği yapma sayılabilir.

Farklı yaklaşımlar benimseyen birbirinden farklı tesislere yer var ve bu her zaman için bir "ya hep ya hiç" teklifi değil. Mesela burada, yani benim bağlı olduğum limanda hiç servis vermeyenden tam hizmet sunana, yat kulüplerinden tersaneye kadar, ikisi arasında kalan her şeyi tek alanda uzmanlaşanlar dahil olmak üzere kapsayan seçenekler bulunuyor. Her tesisin bir rolü var ve birçok açıdan iyi işlediği de söylenebilir. Yerel imar planı 1980'lerde değiştirilmeseydi sanırım çoğumuzun duvardan duvara mülkleri olurdu. Bu tür çıkış noktaları bizi işin özüne götürüyor. Rekreasyonel yatçılık benim bağlı bulunduğum limanda gayet iyi gidiyor, ama buna yolu açan hizmet tesisleri, daha ilgili topluluk bu durumun devam etmesine izin verecek ortamı yaratmak için bir araya gelmeden, sözgelimi kırk yıl önce, pekala yok olmuş olabilir. Sonuç olarak hata yapmayın; hizmet, sektörün geleceğinin önemli bir parçası ve öyle kalmalı ve bunu seven bizler de bunu desteklemenin ve Yang'a odaklanmanın yollarını bulmalıyız!

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

Piyasaların umudu sonbahara kaldı...

ULUÇ KEDME *

Piyasalar pandemi ve beraberinde tatil sezonuna girilmesi sebebi ile fabrikaların da yavaşlaması, halihazırda zaten beklentilerin çok altında olan taleplerin iyice azalması ve ticaret hacimlerinin iyice daralması sebebi ile uzun yıllardır görmediği derecede durgun bir dönemi yaşamaktadır.

Bunu yükselen, ancak tekrar aşağı yönlü harekete geçen endekslerden de hissedebiliyoruz. Endeks olarak verilere baktığımızda Baltık Kuruyük Endeksi'nde bir ay öncesine kıyasla %15 bir daralma göze çarpmaktadır. Bunun temelinde büyük tonaj endekslerindeki (Capesize ve Panamax) sert gerilemelerden bahsetmek doğru olacaktır. Supramax ve Handysize endekslerine baktığımızda ise bir ay ve üç ay evveli ile kıyasladığımızda ciddi oranda pozitif ayrıştığından söz etmemiz mümkün olmak ile birlikte ilerisi için ne denli bir hareket göreceğimizi yorumlamak oldukça zor gözükmektedir. 20.000 DWT altı tonajlarda özellikle Akdeniz-Karadeniz ve Continent bölgelerinde navlunlardaki ciddi daralma ve beraberinde rakamlardaki ciddi düşüş devam etmek ile birlikte kısa vadede toparlanma sinyalleri henüz hissedilmemektedir. Piyasaların umudunu sonbahara attığından bahsetmek mümkün... Ekonomik verileri yorumlarken özellikle emtialarda son dönemde dikkati çeken, tarihi dip seviyelerini yaşayan brent petrolün tekrar kademeli yükseliş ile 40 dolar üzerine kendisini atması önem teşkil etmektedir. Ancak bunu halihazırda sektörümüzle birlikte değerlendirdiğimizde düşen navlunların karşılığı yükselen petrolün armatörlere olumsuz etkileri olduğunu söyleyebiliriz.

Demir çelik ve hurda fiyalarında ise, talebi karşılar nitelikte henüz arz oluşmadığından dönemsel yükseliş özellikle Pakistan Bölgesi'nde dikkati çekmektedir. Bunun temelinde Hindistan'ın henüz tam randımanlı çalışmaya başlamamış olmasını gösterebiliriz. Hindistan'ın da tam randımanlı çalışmaya geçmesi ile birlikte özellikle agresif alım ihtiyacı ile rakamların bir nebze daha yükselmesi olasılıklar arasında gösterilmektedir.

Eylül ve sonrası için hepimizin umutla beklediği olumlu bir havanın oluşmasını, piyasalara yansımasının beklenen düzeyde olmasını ve bir an evvel Pandemi sürecinden kurtulduğumuz günlerin yakın olması temennisi ile Kurban Bayramınızı kutlar, aileniz ve sevdikleriniz ile sağlıklı, mutluluk ve huzur dolu bir bayram geçirmenizi temenni ederiz.

TEMMUZ 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US$ M
TRUST AMITY	209.325	2016	CHINA	BULK	NA	NA*
TRUST AGILITY	180.585	2011	KOREA	BULK	NA	NA*
TRUST INTEGRITY	180.556	2011	KOREA	BULK	NA	NA*
NEW STAGE	176.877	2008	JAPAN	BULK	GREEK	16,30
LM VICTORIA	93.318	2010	CHINA	BULK	NA	9,20
BW BARLEY	83.369	2010	JAPAN	BULK	GREEK	*
BW ACORN	82.589	2010	JAPAN	BULK	GREEK	*
BW EINKORN	81.502	2010	JAPAN	BULK	GREEK	*
						41,00*
AQUAVITA AIR	81.300	2010	JAPAN	BULK	GREEK	28,50
LUGANO	20.001	2003	KOREA	BULK	LEBANESE	2,40
AQUAGLORY	171.015	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	9,70
WESTERN MONACO	81.112	2016	CHINA	BULK	NA	18,00
SAMATAN	74.823	2001	CHINA	BULK	CHINESE	5,10
ATLANTIC EAGLE	74.086	2001	KOREA	BULK	NA	7,50
PANAMAX ENERGY	74.083	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	3,45
DIANA	33.702	2009	CHINA	BULK	VIETNAMESE	*
FEHYA	33.671	2010	CHINA	BULK	VIETNAMESE	*

						11,25*
IKARIA ISLAND	32.211	1997	JAPAN	BULK	NA	3,40
KOZNITZA	32.631	2010	CHINA	BULK	NA	*
SLAVYANKA	32.252	2012	CHINA	BULK	NA	*
						10,50*
JP MAGENTA	88.174	2005	JAPAN	BULK	GREEK	8,20
BRAVO V	56.942	2010	CHINA	BULK	NA	6,50
ARAGONIT	56.757	2012	CHINA	BULK	NA	8,20
HELENE SELMER	55.741	2005	JAPAN	BULK	NA	6,30
ODIRIS	53.466	2005	JAPAN	BULK	GREEK	6,60
ROSITA	52.292	2004	PHILIPPINES	BULK	NA	6,75
ALMENDRO	32.662	2003	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	4,35
PACIFIC JASMINE	25.159	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	5,65
DIVINEGATE	61.000	2019	CHINA	BULK	JAPANESE	22,80
BW FLAX	58.096	2010	PHILIPPINES	BULK	BANGLADESH	10,30
MIKA MANX	57.893	2013	PHILIPPINES	BULK	GREEK	12,50
PACIFIC CEBU	52.464	2002	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	4,70
MARATHA PRIDE	37.221	2011	JAPAN	BULK	GREEK	8,80
IPANEMA	28.766	2008	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	5,80
TZAREVETZ	21.470	1998	BULGARIA	BULK	NA	NA
CAPE AGNES	181.458	2010	JAPAN	BULK	NA	18,30
LUCKY STAR	76.662	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	6,45
AMAZONIT	56.952	2011	CHINA	BULK	NA	6,90
GLORIOUS FUTURE	24.781	2006	JAPAN	BULK	GREEK	4,00
SWAKOP	34.274	2013	CHINA	BULK	EUROPEAN	8,40
WAVE FRIEND	28.368	2010	JAPAN	BULK	GREEK	6,35
INABA	20.145	2008	JAPAN	GC	NA	4,20
SKS SINNI	159.385	2003	KOREA	TANKER	GREEK	20,00
MAERSK ROSYTH	34.810	2003	CHINA	TANKER	NA	7,20
SICHEM SINGAPORE	13.141	2006	KOREA	TANKER	NA	5,50
ADFINES SUN	19.118	2011	CHINA	TANKER	NA	10,20*
ADFINES SKY	19.118	2011	CHINA	TANKER	NA	10,20*
VALLE DI CASTIGLIA	42.741	2001	KOREA	TANKER	NA	7,40
TRIDENT TENACITY	299.498	2001	KOREA	TANKER	NA	NA*
TRIDENT SYMPHONY	299.450	2001	KOREA	TANKER	NA	NA*
TRIDENT AGILITY	298.330	2001	JAPAN	TANKER	NA	NA*
GULF MIRDIF	46.011	2010	KOREA	TANKER	CHINESE	19,00
BANYAN PRIDE	37.808	2002	CHINA	TANKER	UK	NA
SAMSUNG 2319	92.000	2022	KOREA	GAS	NA	160,00
BUENA VENUS	3.169	2006	JAPAN	GAS	INDONESIAN	7,55
BAI LU ZHOU	110.503	2007	CHINA	TANKER	CHINESE	17,75
SILVER SUN	105.344	2001	JAPAN	TANKER	NA	11,50
SOUTHERN DRAGON	12.648	2008	JAPAN	TANKER	NA	8,20
SOUTHERN GIRAFFE	12.647	2008	JAPAN	TANKER	KOREAN	8,00
RIDGEBURY PROGRESS	306.397	2000	KOREA	TANKER	NA	24,00
PORTMAN	47.432	1998	CROATIA	TANKER	NA	5,00
PREM MALA	47.044	2000	JAPAN	TANKER	UAE	4,80
HANSON	44.923	1997	KOREA	TANKER	NA	5,00
ASKVIKEN	12.887	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	3,50
HUNTER ATLA	300.300	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	NA*
HUNTER LAGA	299.995	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	NA*
HUNTER SAGA	299.995	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	NA*

KALAMOS	281.037	2000	JAPAN	TANKER	NA	23,00
TORM KRISTINA	105.002	1999	KOREA	TANKER	CHINESE	10,00
WEMBLEY	74.999	2000	KOREA	TANKER	NA	7,60
HERMITAGE BRIDGE	47.880	2003	KOREA	TANKER	GREEK	9,50
INCHEON CHEMI	8.747	2003	JAPAN	TANKER	GREEK	NA

***Enbloc satışı ifade eder**

HURDA FİYATLARI
TEMMUZ 2020

ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
HINDİSTAN	US$ 290-300	US$ 310-320	US$ 300-310
BANGLADEŞ	US$ 300-310	US$ 310-320	US$ 310-320
PAKİSTAN	US$ 315-325	US$ 335-345	US$ 325-335
TÜRKİYE	US$ 170-180	US$ 180-190	US$ 175-185

TEMMUZ 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
MAERSK KAWASAKI	90.456	33.100	1997	CONT.	INDIA	318
FORUM SAMOA4	13.550	5.727	1991	CONT.	INDIA	268
MELANEIAN PRIDE	13.669	1.413	1990	CONT.	INDIA	268
IRIS EXPRESS	43.003	9.508	1990	BULK	BANGLADESH	303
PACIFIC GARNET	277.047	43.111	1995	BULK	BANGLADESH	292
SPAN ASIA 5	7.130	2.950	1985	GENERAL CARGO	INDIA	NA
SUN	47.071	47.071	1992	TANKER	INDIA	NA
STELLAR SAMBA	291.435	39.941	1994	BULK	INDIA	295
STELLAR IRIS	288.272	35.038	1995	BULK	NA	295
GUOFENG ENTERPRISE	265.641	38.611	1993	BULK	INDIA	278
KURE	84.900	33.100	1996	CONT.	INDIA	318
GSL MATISSE	30.600	11.584	1999	CONT.	AS IS UAE	330
CMA CGM UTRILLO	30.508	11.676	1999	CON.T	AS IS UAE	330
ZEA ANTWERP	29.912	12.323	2003	GENERAL CARGO	INDIA	302
ALTONIA	22.968	7.867	2000	CONT.	INDIA	317
COUGAR ACE	18.922	13.768	1993	RORO	INDIA	300
LAXFOSS	17.034	5.736	1995	CONT.	INDIA	NA
GODAFOSS	17.042	5.728	1995	CONT.	INDIA	NA
BFP MELODY	14.035	4.565	1998	CONT.	BANGLADESH	323
NEW ATHENS	170.565		1999	BULK	PAKISTAN	315
ZEA TOKYO	29.827		2002	GENERAL CARGO	INDIA	301
PAC ALTAIR	26.742		2003	GENERAL CARGO	BANGLADESH	300
GRAND	12.578		1992	CONT.	INDIA	280
ADAMASTOS	8.034		2001	GENERAL CARGO	PAKISTAN	295
HIGHLAND ROVER	3.200	1.628	1998	OFFSHORE	AS IS UK	125
HIGHLAND CHALLENGER	3.115	1.429	1997	OFFSHORE	AS IS UK	125
HIGHLAND BUGLER	2.986	1.545	2002	OFFSHORE	AS IS UK	125
HIGHLAND COURAGE	2.750	3.348	2002	OFFSHORE	AS IS UK	125
HIGHLAND VALOUR	2.989	3.348	2003	OFFSHORE	AS IS UK	125

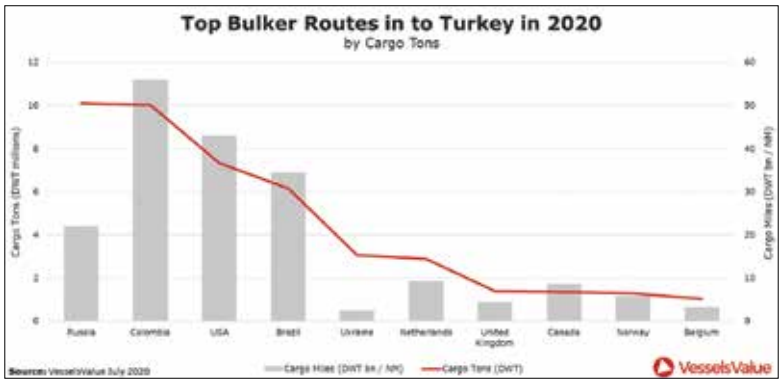
**** Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasis***

MCE KARGO

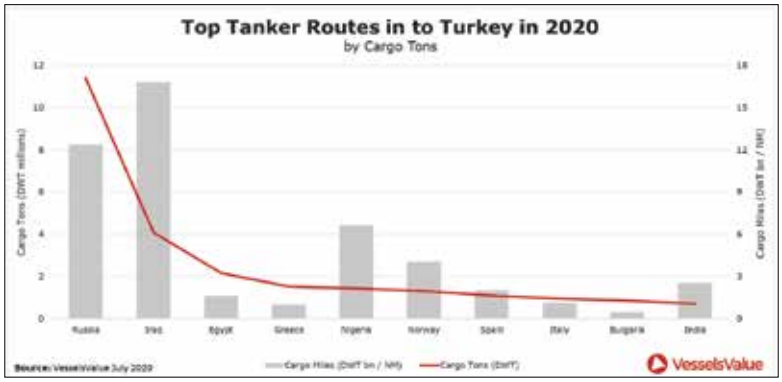
SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Rakamlarla limanlarımızdan taşınan yükler



Türkiye'nin 2020 yılında şu ana kadarki dökme ithalatının çoğunluğu, Rusya'dan, Novorossiysk ve Taman gibi limanlardan, Nemrut Körfezi ve İskenderun gibi Türk limanlarına doğru olmuştur. Rusya'nın ardından bu yıl Türkiye'ye yapılan en büyük ikinci ihracatçı, 2019 yılında Rusya'yı geçen Kolombiya oldu. Kolombiya'dan Türkiye'ye, büyük ihracat limanları olan Puerto Drummond ve Puerto Bolivar limanlarından termal kömürü ithalatı yapılmakta ve bu kömürün Türkiye'deki en büyük alıcısı, Karabiga kömürle çalışan elektrik santralidir.



Türkiye'nin 2020 yılındaki ana tanker ticaret ortağı, Rusya olup, ikinci sıradaki ticaret ortağı Irak'a kıyasla 3 kat daha fazla kargo taşımaktadır. Türkiye'ye taşınan tankerler çoğunlukla Novorossiysk ve Tuapse gibi büyük petrol limanlarından, Nemrut Körfezi ve Tütünçiftlik gibi ithalat limanlarına gelmektedir. Bu yıl şu ana kadar Basra Petrol Terminalinden, 27 ayrı noktaya yapılan ham petrol ithalatı, Irak'tan toplam tonajı oluşturmaktadır.

Hem TEU hem de ayrı seyahat sayısı bazında, 2020 yılında en yüksek konteyner limanı Ambarlı limanıdır. Onu, bu yıl yaklaşık 3m TEU'yu kabul eden Mersin izlemektedir.

KAYNAK: www.vesselsvalue.com

MEDKON
LINES
YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ
www.medkonlines.com

2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,57 düşüş göstererek 38.282.461 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Haziran 2020

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,30 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 7,16 artarak 10.946.458 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,11 azalarak 17.181.581 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,30 artarak 28.128.039 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
		İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
Aylar	Yıl	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Mayıs	2019	10.214.792	7,16%	17.552.137	-2,11%	27.766.929	1,30%
	2020	10.946.458		17.181.581		28.128.039	
Ocak - Haziran	2019	65.755.819	0,71%	107.582.279	5,41%	173.338.098	3,63%
	2020	66.225.575		113.397.443		179.623.018	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

GÜRDESAN
GEMİ MAK.SAN.VE TİC. A.Ş.

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 - KOCAELI / TURKIYE
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

KALİTE YÖNETİM SİSTEMİ
ISO 9001
TÜRKAK

20.07.2020

30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks 348 puanda sabit kaldı. Bir armatör şubat ayında yaptığı bir bağlantıyı bu hafta tekrar yaptığı birebir aynı bağlantıyla karşılaştırdı. Buna göre armatör Burgas'tan Marmara'ya 54.000 dolar navluna taşıdığı yükü, şubat ayında 81.000 dolara taşımıştı. Yakıt fiyatlarına göre düzeltme yapılmadığı takdirde navlundaki düşüş yüzde 33'ü buluyor.

ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020

ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Birleşik Krallık merkezli IHS-Markit'e göre, fabrika aktivitesine yönelik önemli göstergelerden biri olan avro bölgesi imalat sanayi satın alma yöneticileri endeksi (PMI) bu ay 8 puan artışla mayıs ayındaki 39,4 puandan 47,4 puana yükseldi. Nisan ayındaki çöküşten sonra ciddi bir toparlanma söz konusu olsa da rakamlar hala daralmaya işaret ediyor. Nitekim 50 puanın altı aktivitede daralma; üstü ise genişleme anlamına geliyor.

Doğu Avrupa bölgesinde, Rusya imalat PMI verisi, haziran ayında 50 puan eşiğine çok yaklaşarak 49,4 puana yükseldi. Mayıs ayında aynı veri 36,2 puan seviyesindeydi.

Türkiye ise bu sene ilk kez büyümeye döndü. Yine de ekonominin yılın ilk dönemindeki kayıpları karşılaması için PMI'ın birkaç ay boyunca yüksek seyrini koruması gerekmekte. Türk imalat PMI verisi haziran ayında 53,9 puan ile 50 eğişini aştı. Mayıs ayında ise 40,9 puan seviyesinde açıklanmıştı.

Son olarak Çin'in Caixin imalat PMI endeksi mayıs ayında 50,7 puan iken haziran ayında 51.2 puana çıktı. Bu durum imalat sanayindeki toparlanmanın devam ettiğini ortaya koydu. Aynı zamanda endeks, aralık 2019'dan bu yana görülen en yüksek seviyeye ulaşmış oldu.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta yatay hareket etti diyebiliriz. Batı Teksas tipi ham petrol 40-41 dolar/varil seviyesinde seyrederken Brent ise 43-44 dolar/varilde sabit kaldı. Avrupa'da, çelik ürünlere yönelik ithalat sınırlamaları fiyatlara da artış getiriyor. Avrupa'da rulo sac fiyatları son birkaç haftada artış kaydederken stoklar da yavaş yavaş eridi. Yenilenen korumacı önlemler neticesinde Uzakdoğu'dan soğuk hadde sac ve galvanizli ürün ithalatı neredeyse durdu. Ağustos ayı dahilinde piyasanın momentumunu tam olarak bulması bekleniyor.

Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac (HRC) ihracatı mayıs ayında toparlansa da fiyatlar düşüş eğiliminde seyretti. İtalya, Belçika ve Mısır'ın Türk menşeili HRC talebi arttı. Ülkenin ihracatı da nisan ayındaki 195.000 tondan mayısta 275.000 tona çıktı. Aylık artışa rağmen, mayıs 2019'a kıyasla ihracat 20.000 ton kadar zayıflamış bulunuyor. Yine de toplama bakıldığında, İtalya 72.000 ton ile mayıs ayında Türkiye'nin en büyük HRC müşterisi olmuş gözüküyor. Her ne kadar geçen senenin aynı ayındaki 90.000 tonluk ihracatın gerisinde kalınmış olsa da 37.500 tonluk ihracatın kaydedildiği nisan ayına kıyasla iki misli artış söz konusu. Belçika'ya olan ihracat ise mayıs ayında 50.000 tonu buldu ve geçen senenin aynı dönemine göre iki kat yükseldi. İspanya için ise tam tersi geçerliydi ve ihracatlar yarı yarıya düşerek 22.000 tona geriledi. zBu arada Avrupa Komisyonu'nun son çelik kotası revizyonu ve anti-damping soruşturmalarının Türkiye çelik ihracat potansiyelini önümüzdeki aylarda aşağı çekeceği düşünülüyor.

Türk Çelik Üreticileri Derneği'ne (TÇÜD) göre Türkiye'nin çelik ihracat kotası 2.5 milyon tondan 1.3 milyon tona çekildi. Bu arada çeyreklik bazda kotanın da yüzde 46 daraltıldığı ifade edildi.

Son olarak çelik kütük haberlerine baktığımızda, Türkiye'deki çelik üreticilerinin -zaman zaman hurdaya ikame olarak kullandığı- çelik kütük mamullere olan talebi istikrarsız seyretmekte. Bu durum hurda fiyatlarının baskı altında olmasından kaynaklanıyor. Yine de Azak Denizi bölgesinden 3.000 ton seviyelerinde küçük sevkiyatlar duyuldu. Lakin koster piyasası için ciddi sayılabilecek bir koster taşıması göze çarpmadı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,040	1,487	1,925	2,763
Geçen Hafta	1,043	1,491	1,931	2,771
Geçen Ay	927	1,325	1,715	2,461
Geçen Yıl	1,463	2,041	2,642	3,792

ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P ve HURDA

Bu hafta 2.300 dwt'lik 1991 Alman yapısı bir koster, ISTFIX'in öğrendiğine göre 650.000 avroya satıldı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight ($/tonne)
1,200	FISHMEAL	AMFILOCHIA-ZADAR	750/750	15.25
1,500	BULK MINERALS	LARNACA-TRIPOLI (LEBANON)	600/600	12.00
1,800	DDGS (68')	CONSTANTA-FAMAGUSTA	1500/1000	15.00
2,500	BULK UREA	DAMIETTA-SETE	2000/2000	19.00
3,000	RAPESEED MEAL (51')	SETE-CARTAGENA	2000/1500	13.25
3,000	STEEL COILS	VYBROG-ORAN	1500/1000	35.00
3,000	MOP	NIKOLAEV-ANTALYA	3000/1500	18.00
4,000	STEEL PLATES	BOURGAS-MARMARA	2000/1500	9.50
4,400	COAL (53')	FLUSHING-VYBORG	4500/2200	9.00
5,200	SALT	ZARZIS-BOURGAS	1500/2000	13.00
5,500	WHEAT (46')	BERDYANSK-ISRAEL	1250/1250	20.00
6,000	WHEAT (46')	KHERSON-RAVENNA	2500/2000	15.00
6,000	WHEAT (46')	SPLIT-CATANIA	1500/1500	9.50
6,600	BULK UREA	SIBENIK-AVEIRO	2000/2000	18.00
7,000	WHEAT (46')	BERDYANSK-LIVORNO	2000/2000	15.00
7,000	WHEAT (46')	VARNA-MONFALCONE	3000/2000	12.00
8,000	COAL (48')	TUAPSE-CYPRUS	4000/2500	12.00

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

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

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK - HAZİRAN 2020

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

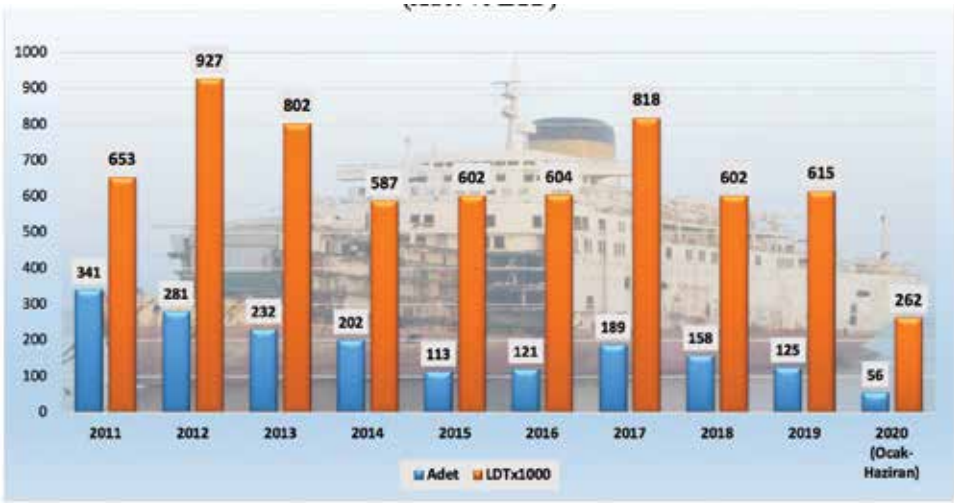
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTIGUA BARBUDA	2.446	3.735	1.010	1992	04.05.2020
2	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
3	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
4	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4.892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
5	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLIVYA	2.457	2.893	1.273	1978	06.05.2020
6	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	600	1975	13.04.2020
7	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	962	1975	13.04.2020
8	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	01.02.2020
9	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	06.03.2020
10	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	03.02.2020
11	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	03.02.2020
12	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
13	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
14	8710687	AGAT	RORO KURUYÜK	KAMERUN	7.876	7.190	3.836	1988	17.06.2020
15	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	09.01.2020
16	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	09.01.2020
17	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
18	7358327	VITSENTZOS KORNAROS	RORO	KOMORLAR	6.387	1.616	5.114	1976	13.04.2020
19	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	827	500	485	1970	20.04.2020
20	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	660	500	481	1957	29.04.2020
21	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMORLAR	999	1.608	560	1975	15.05.2020
22	-	FD 1 SC	HAVUZ	KOMORLAR	9.167	-	3.902	1959	04.06.2020
23	7329244	SORMOVSKY	KURUYÜK	KOMORLAR	2.478	3.353	1.500	1974	26.06.2020
24	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	64.502	66.520	24.250	1995	07.05.2020
25	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
26	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	06.02.2020
27	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
28	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
29	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
30	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
31	-	SPEL	DENİZ TEKNESİ	PALAU	297	-	180	1993	04.06.2020
32	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
33	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
34	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
35	9017800	SUZZY	KURUYÜK	PANAMA	2.598	3.114	1.587	1990	06.06.2020
36	7721263	ENERGY ANNABELLE	DÖKME YÜK	PANAMA	16.257	23.169	8.477	1980	01.06.2020
37	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	01.02.2020
38	7945558	VALERIY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
39	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
40	9411874	BFI 1	RORO KARGO	RUSYA	5.786	6.628	3.236	2009	18.06.2020
41	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DESTEK PLATFORMU	SİNGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
42	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020
43	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
44	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
45	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
46	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
47	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	04.02.2020

48	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
49	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5.686	3.389	1984	20.04.2020
50	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
51	5390979	ANDREAS	RÖMORKÖR	TOGO	196	-	180	1959	04.06.2020
52	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
53	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
54	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020
55	8009533	MEGA STAR	KURUYÜK	TÜRKİYE	8.208	14.312	3.458	1981	12.06.2020
56	8724303	MARRY FISHER	BALIKÇI	UKRAYNA	6.392	2.621	3.200	1986	25.06.2020

Kaynak: *Gemisander*

****Renklendirilen gemiler Haziran 2020 tarihinde söküme gelen gemilerdir.***

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



Kaynak: *Gemisander*

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM

Kaynak: *Clarksons Research Services Limited*

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM
(NİSAN – MAYIS – HAZİRAN 2020)

Gemi Tipi	MART			NİSAN			MAYIS		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	4	40,5	4.188	2	17,5	5500			
Bulk				3	26,7	363.039	1	39	14.407
Chip							1	30	43003
Container	1	40	26.350	1	23	90.456	20	22,3	644.810
Cruise							1	24	8.039
GCargo	2	43,5	3.753	1	44	1.608	1	37	2.610
Geo. Survey							1	44	1.167
LNG	2	39	143.874						
Misc. Cargo							1	12	6500
MPP	1	28	3.735	1	26	4.297	3	24,7	39.436
MPP/Hvy. Lift				1	17	30.095	2	17,5	59.738
MSV							1	26	2.495
Open Hatch							1	33	45.252
Ore	1	28	268.132	2	26,5	605.347	6	26,3	1.669.167
Pass/Car F.	1	44	1.616				1	31	1000
PCC	1	28	17.216	1	27	12921	6	25,3	97936
Products							1	28	47.168
Ro-Ro							1	21	6.689
Ro-Ro/Lo-Lo							1	32	6.910
PSV	2	17,5	7.925	3	21	9301			
Ro-Ro				1	23	12.488			
Seis. Survey							1	28	3300
Tanker							1	23	44582
Training Ship	1	28	10.134						
Tug	2	37		1	40	606			
Genel Toplam	18	35,1	486.923	17	25,4	1.135.658	51	25,0	2.744.209

Kaynak: *Clarksons Research Services Limited*

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)

reliable partner!"

MOST Denizcilik

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

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

ACİL ÇAĞRI:
+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:
Tuzla Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • **www.mostdenizcilik.com**

MostDenizcilikTR
MostDenizcilik
MostDenizcilik

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

TAYFAJANS

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

vira
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HABER YORUM DERGİSİ

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

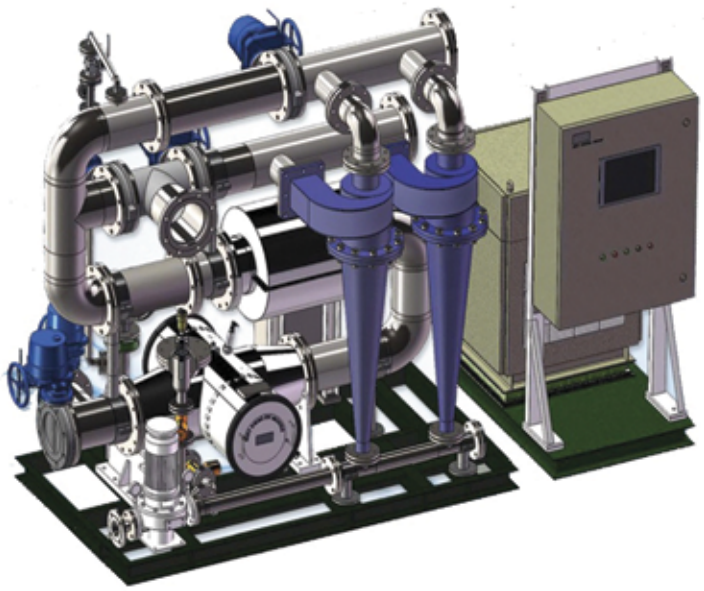
P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

mesimarine
mesimarineinc

YAF DIESEL

BSKY

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



ZERO MAINTENACE

NO REPLACEMENT

NO CLOGGING

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

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

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

YAF DIESEL