

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2019



**30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMI'NIN
97. YILINI KUTLUYORUZ**

TAMER KIRAN:

11. KALKINMA PLANI

ÜRETEN BİR TÜRKİYE'Yİ HEDEFLİYOR



7/24

18 PILOT CAPTAINS
300 TEAM MEMBERS

20 VESSELS

MAXIMUM PRODUCTIVITY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.
AKDENİZ MAH. CUMHURİYET BULVARI, NO:87/73 ERDEN İŞ HANI, PASAPORT, KONAK 35210
İZMİR, TÜRKİYE INFO@UZMAR.NET - WWW.UZMAR.COM.TR



Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evlıya 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.

Evlıya 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



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

M. ZİYA KALKAVAN

EKREM ŞAHİN

2013 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 35

AĞUSTOS 2019

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 Salıpaazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE**

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

**Reklam Müdürü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
reklam@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41**

Editör: KEMAL CAN KAYAR editor@tayfajans.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

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

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

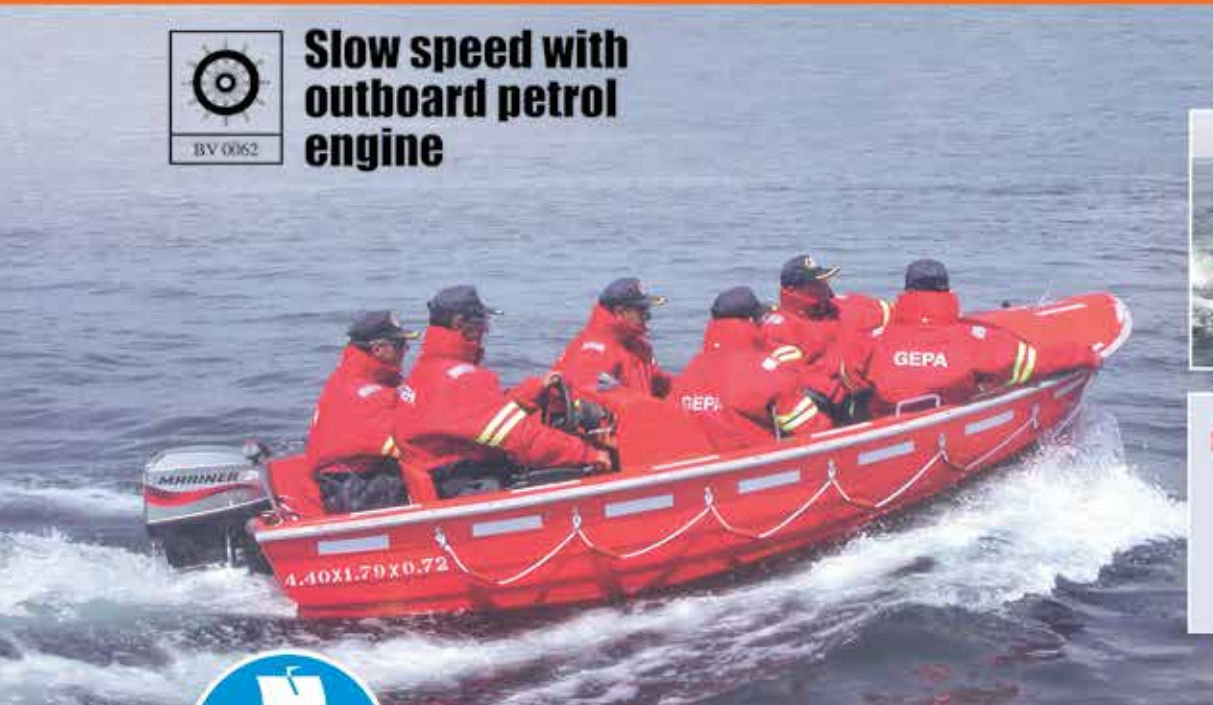


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji



ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN
TOPLAMAYA HAZIR MISINIZ?



www.atayaf.com.tr



ATA YACHTING



İÇİNDEKİLER



14

MECLİS

"11. KALKINMA PLANI
ÜRETEN BİR TÜRKİYE'Yİ
HEDEFLİYOR"

40

30 AĞUSTOS:

"AKDENİZ'E TEKRAR
KAVUŞMAMIZIN
ZAFERİ"

10

TAMER KIRAN

DENİZCI FEDAKARDIR,
ATILIMCIDIR

36

ŞUBELERİMİZDEN

TÜRK EKONOMİSİNİN
GELECEĞİ: ALIĞA

42

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. OSMAN
KAMİL SAÇ: "DÜNYADA
VE TÜRKİYE'DE
DENİZCİLİK EĞİTİM"

58

KOMİTELER

DENİZ AŞIRI GENEL YÜK
TAŞIMACILIĞI KOMİTESİ

60

SÖYLEŞİ

HAKAN ÖZAN:
"MÜŞTERİLER SADECE
ÜRÜN DEĞİL ÇÖZÜM
BEKLİYOR"

64

EKONOMİ

HARUN ŞİŞMANYAZICI:
KURU DÖKME YÜK
PIYASASI NEREYE
KOŞUYOR?

76

MAKALE

İLKER K. BAŞARAN:
"ARKTİK OKYANUSU VE
YENİ DENİZ ROTALARI"

80

BUNKER

"HUKUKÇU GÖZÜ İLE
GEMİ YAKITLARINDAKİ
KÜKÜRT ORANINA İLİŞKİN
2020 DÜZENİ"

ODADAN HABERLER	26
ŞUBELERİMİZDEN	36
DTO AB BÜLTENİ	50
GEMİ TUTULMALARI	56
SEKTÖRDEN HABERLER.....	70
LOJİSTİK	78
S&P	84
YÜK İSTATİSTİKLERİ	88
ISTFIX ANALİZ	90
HURDA RAPORU	92

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



DENİZCİ FEDAKARDIR, ATILIMCIDIR

Ne mutlu ki bize bu ülke için canını veren kahramanlar, bize onların zaferlerini kutlayacak bayramlar bıraktılar. 15 Temmuz'da gözünü kırpmadan tankların önüne atlayanlar, 30 Ağustos'ta süngüleriyle hücumu kalkanlar, bu güzel vatani düşmandan temizleyenler... Bu

süreçte devletimizin hayata geçirdiği bütün uygulamaların Deniz Ticaret Odası olarak arkasında durduk. Ülkemize inandık. Bugün Amerika kaynaklı olumlu gelişmelerle birlikte, dövizin yavaş yavaş gerilediğini görüyoruz. Dövizle kazanan özel bir sektör olsak da, enflasyonun hane halkının

durmamız gerekiyor, her şeyi devletten bekleyemeyiz. Nasıl büyük denizci Gazi Hasan Paşa kendi cebinden Türkiye'nin ilk mühendis okulu İTÜ'nün temellerini attıysa, biz de ülkemiz için fedakarlık yapmalıyız.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

ülke sizi unutmadığı gibi biz denizciler de sizi asla unutmayacağız. Çünkü 30 Ağustos'ta bizi Akdeniz kıyılarından sökmek isteyenleri, 15 Temmuz'da donanmamızı ele geçirmeye çalışanları sizlerin cesaretiyle yendik. Tüm ülkenin olduğu gibi denizlerimizin de istiklâlini size borçluyuz. Biz sizden razıyız, Allah da sizden razı olsun.

Ülkemizin tarihi; en zor dönemlerde, tüm saldırılara rağmen ayağa kalkıp yaptığımız güçlü yürüyüşlerle doludur. Sadece tankla tüfekle olmuyor bu saldırılar. Bundan tam bir sene önce ülkemize yönelik çok organize bir döviz saldırısı yaşadık. Bu

cebini yakmasına bu ülkenin vatandaşları olarak sessiz kalamayız. Özellikle yeni yatırımlar da, karşımıza çıkan yüksek faizler de bu ülkenin üretkenleri olarak bizi son derece zorlamaktadır. Bu nedenle Merkez Bankası'nın faiz kararını da olumlu karşılamaktayız.

Tabii en önemli soru bu olumlu gelişmeleri nasıl kalıcı hale getireceğiz? Onun için son meclis toplantısında da değindiğim 11. Kalkınma Planı'na bakmak lazım. Kurulması planlanan "Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Destek Komitesi" gibi projelerle katma değeri yüksek işleri arttırmalıyız. Özel sektör olarak devletimizin arkasında

Denizciler olarak eğitimin ne kadar hassas bir konu olduğunun farkındayız. Bu yüzden büyüğünden küçüğüne tüm denizcilik sektörünün fedakarlıklarıyla Piri Reis Üniversitesi'ni kurduk. Geçtiğimiz günlerde de üniversitemizin Mütevelli Heyeti Başkanlığı'nı sizlerin teveccühü ile ben devraldım. Öncelikle bugüne kadar üniversitemizin buraya gelmesinde emeği geçen herkese çok teşekkür ederim. Artık bayrak biz de... Bundan sonra, ciddi bir mesai programı bizim için başlamış oldu. Üniversitemizin gerek bilimsel anlamda, gerek işgücünde, denizcilik sektörümüzü destekleyerek; sektörümüzü daha ileriye taşıması için elimizden geleni yapacağız.

Denizcilik sektörü olarak dünya ile rekabet ettiğimiz için hep ülkemizin önünden gitmeye gayret ediyoruz. Hayata geçirdiğimiz, DTO Mobil ve Elektronik Belge Yönetim Sistemi ile bürokratik süreçleri olabildiğince hızlandırarak, ciddi boyutlara ulaşan kâğıt israfının da önüne geçip, çevreci bir projeyi hayata geçirmiş olduk. Temmuz ayında, Deniz İş Kanunu'nun güncellenerek yeniden yazılması için akademisyenlerin ve bürokratların da katılımıyla bir çalıştay düzenledik. Denizcilik sektörü çalışanlarının ve işverenlerin çıkarını sağlam bir şekilde tesis etmek için Deniz İş Kanunu'nu güncellenmemiz şart. Devletimizin çalışanların statüsüne önem verdiğinin farkındayız. 26 Ağustos'ta yürürlüğe girecek SGK'nın kaçak yabancı işçi çalıştıranlara uygulayacağı yeni yaptırımlar da bunun bir göstergesi.

Son olarak geçtiğimiz ay Kocaeli Şubemize kazandırdığımız yeni yönetim binamızın hem sektörümüze, hem Kocaeli şehrine hayırlı olmasını dilerim. Sırada Bodrum ve İzmir var. İnşallah yaklaşan Kurban Bayramı ile birlikte bu yeni hizmet binalarımız sektörümüze bereketi ile gelir ve ülkemize daha fazla hizmet etmeyi bizlere nasip eder. Şimdiden bütün denizcilik sektörümüzün bayramı mübarek olsun, Allah selamet versin...

İskele kuşu Montenegro'da.

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



ASMİRA & CO



PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

www.pirireis.edu.tr

Gelecek Burada

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ TAM YOL İLERİ

*İyi bir denizci olmak,
İyi bir mühendis olmak,
İyi bir hukukçu olmak,
İyi bir işletmeci olmak,
Pîrî Reis'in yolunda olmak*

Denizcilik Fakültesi

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği*
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği*

Hukuk Fakültesi

Hukuk

İktisadi İdari Bilimler Fakültesi

Ekonomi ve Finans
Uluslararası İşletme ve Ticaret
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
Yönetim Bilişim Sistemleri

Mühendislik Fakültesi

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Müh.
Elektrik-Elektronik Mühendisliği
Makine Mühendisliği
Endüstri Mühendisliği
Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

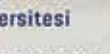
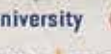
Deniz Ulaştırma İşletme
Deniz ve Liman İşletmeciliği
Gemi Makineleri İşletme
Gemi İnşaatı
Mekatronik
Marina ve Yat İşletmeciliği
Bilgisayar Programcılığı
Deniz Brokerliği
Lojistik
Gemi Aşçılığı

Enstitüler

Sosyal Bilimler Enstitüsü
Fen Bilimleri Enstitüsü

* Bu bölümlere/programlara bu sene girecek öğrencilerimiz için iş garantisi imkanı vardır.

İSTANBUL TUZLA



www.pirireis.edu.tr

graduate.pirireis.edu.tr

aday.pirireis.edu.tr

pasem.pirireis.edu.tr

bologna.pirireis.edu.tr



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



KINAY
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ
VE TİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

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



kinaygroup.com



11. KALKINMA PLANI ÜRETEN BİR TÜRKİYE'Yİ HEDEFLİYOR

Deniz Ticaret Odası temmuz ayı meclis toplantısının gündeminde 11. Kalkınma Planı vardı. Toplantıda Türkiye'nin 2023 hedefleri için denizcilik sektöründe teknolojik yatırımın artırılarak katma değeri yüksek üretimin önü açılması gerekliliği vurgulandı.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - SALİH ZEKİ ÇAKIR - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası 9. Dönem 16. Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın, "Hayırlı olsun" sözleriyle açıldı. Açılışın ardından Çakır, yeni İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nu tebrik ederek şunları söyledi: "23 Haziran Yerel Seçimleri'nde denizciliğimizin başkenti güzel İstanbul'umuza Belediye Başkanı olarak seçilen Sayın Ekrem İmamoğlu'nu meclisimiz adına tebrik eder, üstün başarılar dilerim.

Seçilmiş başkanımızı Büyükşehir'i ilgilendiren, denizcilik ile ilgili sorunlara çözüm odaklı yaklaşmasını ümit eder,

kendisini en uygun zamanda meclisimize davet etmeyi arzuladığımızı ifade etmek isterim."

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın yaptığı ikinci açıklama ise 15 Temmuz Hain Darbe Girişimi hakkındaydı. Çakır oda adına darbe girişimini lanetleyen bir açıklama okuyarak şunları söyledi: "Milli iradeyi ve seçilmiş hükümeti hiçe sayarak tüm siyasi camiaya ve en önemlisi milletimizin tüm fertlerine karşı girilmiş yakın tarihin en korkunç ve namertçe kalkışması bildiğiniz gibi üç sene önce 15 Temmuz'da gerçekleşmiştir. Bu ihanet

milletimizin dik duruşu sayesinde, bunu tertipleyen alçakların ve arkalarındaki namertlerin hüsrana uğramasıyla neticelenmiştir. Bugün benzer hareketlere coğrafyamızda yer yer rastlanması da bölgedeki siyasi konjonktürle maalesef manidardır. Türkiye'nin dost ve düşmanlarını ayırması her geçen gün zorlaşmaktadır. Bu vesile ile Deniz Ticaret Odası Meclisi olarak 15 Temmuz gecesi milli iradeyi savunmak için gövdesini siper eden ve bu hayasız akını durduran şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyor, gazilerimizi şükranla anıyoruz. Denizcilik sektörümüzden bu kalkışmada hayatını kaybeden Yönetim Kurulu üyemiz Adnan



Fatih Yıldız

Naiboğlu'nun kardeşi Murat Naiboğlu'na da tekrar Allah'tan rahmet diliyoruz. Rabbim böylesi alçaklıklara bir daha fırsat vermesin."

BEGÜM YATÇILIK'A TEBRİK

15 Temmuz açıklamasının ardından Meclis Başkanı Çakır, bir süredir hastanede tedavi gören denizcilik sektörünün duayenlerinden Yılmaz Ulusoy'u ziyaretinden söz etti. Çakır, Ulusoy'u gayet sağlıklı ve neşeli gördüğünü kendisini eylül ayında tekrardan mecliste görmeyi arzu ettiklerini söyledi. Çakır "2019 Türkiye Marka Ödülleri"nde "Yılın Yat Markası Ödülü"nü alan Begüm Yatçılık'ı ve Doğulu Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Begüm Doğulu'yu tebrik etti. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen ise söz alarak, hayatını kaybeden MCE Kargo Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Can Eğerci'nin annesi Sevim Eğerci'ye Allah'tan rahmet, kederli ailesine baş sağlığı diledi. Meclisin birinci gündem maddesi olarak 13/6/2019 tarih ve 15 sayılı toplantı zabitlerinin onaylanması oylandı ve onaylandı. İkinci gündem maddesi 2019 yılı mayıs ayı nizam ve münakalesinin onaylanmasıydı. Nizam ve münakale ayrıntısıyla okunduktan sonra, oylandı ve kabul edildi.

Meclisin üçüncü gündem maddesi Disiplin Komisyonu'nun ceza teklifinin mecliste oylanmasıydı. Ceza teklifi ile ilgili söz alan Disiplin Kurulu Başkanı Fatih Yıldız şunları söyledi: "Disiplin Kurulu'muza gelen şikayet CYE Petrol ile ilgili yapılmış olan bir şikayetti.



Levent Karaçelik

Yönetim Kurulu, CYE petrol yetkilisinin bir WhatsApp grubunda oda ile ilgili sarf etmiş olduğu sözlerin Disiplin Kurulu'na sevki ile ilgili bir inceleme başlattı. CYE şirket yetkilisinin WhatsApp grubunda; Oda Disiplin Kurulu'nun bir üye hakkında ceza önerisinin oda meclisi tarafından onaylanmaması ile ilgili Deniz Ticaret Odası Meclisi, Disiplin Kurulu'nun bu kararını onaylamayarak ve bu kişiyi aklarak, yapılan hakareti, memura yapılan tehdidi onayladığını, bu rezaletin mimarlarının temsil ettikleri kurumu itibar kaybına uğrattıklarını söyleyip, meclisi 'Edepsizleri kendi sığ çıkarları için aklayan sorumsuzlar...' olarak nitelemesi sebebiyle disiplin soruşturması başlattık. Bununla ilgili araştırmamızı yaptık."

Yıldız, CYE Petrol'ün yaptığı savunmaya da değinerek şunları söyledi: "Oda olarak biz şikâyet edilen CYE Petrol Şirketi'ne savunmasını sunması için kanunen tanınmış olan on günlük yasal süre içerisinde bir tebligat gönderdik. Fakat bu tebligat aynı şirket merkezinde faaliyet gösteren bir başka şirket adına tebliğ edildi. Bu şekilde tebligat imkansızlığı yaşayacağımızı düşünerek şirket yetkilisini ifade vermeye çağırdık. Disiplin Kurulu olarak da kendisinin sözlü savunmasını dinledik. Aynı şekilde avukatlarının yazılı beyanları var dosyamızda. Bu beyanların aslında şirket yetkilisi Ali Deniz Eraydın'ın şahsi görüşleri olduğu, Ali Deniz Eraydın'ın şirketlerini bağlamayacağı şeklinde bir savunmaları oldu."

CYE Petrol'ün yaptığı; "Şahsi beyanların şirketleri bağlamayacağı" savunmasına



Yunus Can

karşı Disiplin Kurulu'nun itirazı yine Fatih Yıldız tarafından okundu. "Türk Ticaret Kanunu 365. Maddesi gereğince anonim şirket, Yönetim Kurulu tarafından yönetilir ve temsil olunur" diyen Yıldız, "Şirket yöneticisinin şahsi fikridir. Şirketimizi bağlamaz" şeklindeki savunmanın kabulü halinde %98i tüzel kişi oda üyesi şirketlerin yöneticilerini cezalandırmanın imkansız olacağını belirtti ve esas okunarak Odayı hedef alan suçlayıcı ithamlar dolayısıyla kınama cezası meclise sunuldu.

Oylamaya geçilmeden önce ilk söz alan Meclis Üyesi Levent Karaçelik kınama cezası ile ilgili kararın TOBB'dan geri dönebileceğini ve eğer böyle bir durum olursa odanın itibarını sarsacağını belirtti.

Levent Karaçelik'in ardından söz alan 14. Meslek Komitesi Başkanı Yunus Can, "Burada herkes zaten tüzel kişiliği temsilen var. Eğer tüzel kişiliği temsil eden gerçek kişilerin yapmış olduğu hakaretler onun tüzel kişiliğini bağlamayacaksa, Disiplin Kurulu burada hiçbir görev yapamaz" ifadelerini kullandı. Yunus Can, "Şahsi bir mesele ise o hukuk davasıdır, ceza davasıdır, başka bir yöntemle cezalandırılabilir. Ama tamamen denizcilik ilgilendiren disiplin suçu teşkil eden bir konuda alınan bu karara itibar edilmesi lazım" sözleriyle kararın arkasında durdu. Meclis Üyesi Halim Mete de, Disiplin Kurulu'nun şahsi ve ticari işlere karışmaması gerektiğini belirterek Ali Deniz Eraydın'ın kendi şirketlerinde yönetim kurulu asil üyesi olmadığını belirtti.



Arif Kenan Türkantos

Konu ile ilgili söz alanlardan biri de Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos'tu. Türkantos, kararın kişisel olmadığını odaya hakaret içerdiği için alındığını söyledi. Türkantos, "ağza alınmayacak ifadeler" diye belirttiği söz konusu mesajın kabul edilemeyeceğini belirtti.

Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de söz alarak, Disiplin Kurulu cezalarının meclise daha detaylı bir şekilde önceden izah edilmesi gerektiğini söyledi. Meclisin cezaları onaylama yetkisi olduğunu söyleyerek, "Tüzel kişilikler ve şirketler konusunda da bir tartışma yok. Söz konusu kişinin verdiği vekaletnamede başkan olduğu gözüküyor. Dolayısıyla şirketi temsil ediyor. Yine aynı grupta bir hafta sonra o şirketi temsilen bir beyanatı var. Bir tartışma yok. Bizler de oda seçimlerinde, organ seçimlerinde buraya önce şirketler olarak seçiliyoruz. Sonra şirketlerimizi temsilen üye bildiriyoruz. Bu husus da açık ve nettir" dedi.

"KİMSE BU MECLİSİN SAYGINLIĞI İLE ALAY EDEMEZ"

Söz konusu disiplin cezası ile ilgili son olarak söz alan, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kısa bir konuşma yapıp şunları söyledi: "Biz Yönetim Kurulu olarak tam imza ile yani 11 imzayla, bu şikâyeti Disiplin Kurulu'na Yönetim Kurulu adına yapmadık. Sizler adına yaptık. O gün, o oylamada ret yönünde oy kullanan siz meclis üyeleri için. Hiç kimse klavye efendiliği yaparak



Recep Düzgüt

oturduğu yerden bu meclisin saygınlığıyla alay edemez. Ben hiçbirinizin, en başta da benim, kendi sığ çıkarları için burada bulunduğunu, bu oylamaya katıldığınızı ve sorumsuz olduğunuzu kabul etmiyorum. Kabul etmeyeceğim."

Tamer Kıran'ın sözlerinin ardından Disiplin Kurulu'nun kınama cezası teklifi oylandı ve oy çokluğu ile CYE Petrol'e kınama cezası verildi.

İZMİR ŞUBESİ'NE YENİ BİNA

Disiplin cezasının onanmasının ardından, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin yeni hizmet binası ile ilgili Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş söz aldı. Yeni binanın özelliklerini yaptığı sunumla anlatan Akartaş, "Şu an yaptığımız bina 40-50 çalışana alabilecek vaziyette. Uzun yıllar İzmir'e hizmet edecektir. İzmir'de uzun yıllar başka bir binaya ihtiyacımız olmayacaktır. Şu an bütün izinleri alınmış durumda. Sizin karşınıza çıkmadan önce işin resmi boyutlarını da bitirdik" sözlerini kullandı.

Burak Akartaş'ın konuşmasının ardından, DTO İzmir Şubesi hizmet binasının yapımı ve teftişi için Yönetim Kurulu'nun yetkilendirmesi hususu oylamaya sunuldu ve kabul edildi.

Oylanmanın ardından, İzmir Şubesi'nin taşınmazlarının satışı ile alakalı Yönetim Kurulu'na yetki verilmesi hususunu oylamaya sunuldu ve kabul edildi. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk konuyla ilgili söz alıp şunları söyledi: "2001 yılından beri ben Deniz



Burak Akartaş

Ticaret Odası'nın içindeyim. En genç üyeydim o dönemlerde. 18 yıl geçmiş, 19. yılımın içerisindeyim. Altı yıldır da İzmir Şubesi'nin Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı yapıyorum. Ben bundan önceki dönemde Metin Kalkavan ve yönetimine, meclis divan başkanlarına aynı zamanda şimdiki Tamer Kıran Beyefendi'nin yönetimine ve meclis başkanlığına, aynı zamanda siz meclis üyeleri ve bir önceki meclis üyelerine, başkan olduğumdan beri olan hayalimi gerçekleştirdiğiniz için teşekkür ederim."

Mecliste altıncı gündem maddesi Yönetim Kurulu'nun haziran ayı faaliyetlerinin video sunumuydu. Video sunumda haziran ayı yönetim kurulu faaliyetleri meclis üyeleri ile paylaşıldı.

Meclisin yedinci gündem maddesi, geleneksel hale gelen Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasaları sunumuydu. Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel, 5 Temmuz'da fiyatlarda başlayan yükselişe değinerek, Çin'in cevher alımının piyasayı etkilediğine değindi. "Panelin Brezilya'da tekrar yüklemeye açılması Avustralya ile beraber Brezilya'nın biraz daha önem kazanmasına sebep oldu" diyen Dinçel, "Çin'in rakamlarını göstereceğim zaten. Çin'de demir çelik üretimi var. Tabii bu capelerdeki sıçramalardan dolayı panamax da yükseliyor. Panamax capeler fazla geldiği için bazı yükler ikiye bölünerek panamaxlarla taşıyor. Bu uygulamadan dolayı panamax yükselmeye devam ediyor" dedi.



Tamer Kiran

“Demir çelik üretiminden dolayı ben önümüzdeki ay da capesize’larda bir dinlenme bekliyorum” diyen Dinçel, “Döviz Türkiye’de ani hareketler yaptıktan sonra faizler yükseliyor. Biz hane halkımıza hala döviz aldırıyoruz. Döviz yükü olan firmaların tabii kendilerini hiç etmesi normal ama ben bunu daha önce yaşadığımız için dövizin ani sıçramalarından sonra faiz sıçradığında sepetimizin bir miktarını güvenip tutmamız lazım” dedi.

“CARI AÇIK DÜŞERSE RESESYON TEHLİKESİ VAR”

Semih Dinçel’in sunumunun ardından, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan söz aldı. Oral Erdoğan konuşmasında Türk ekonomisinin genel durumunu ele aldı. Erdoğan, ilk olarak 11. Kalkınma Planı’na değindi ve şunları söyledi: “Türkiye cari açığını çok ciddi bir derecede düşürmüş durumda. Burada ihracatta artışa karşın ithalatta da ciddi bir gerileme var. Turizm gelirleri de son dönemlerde yeterince artış gösterdi. Cari açıkta düşük bir oran görüyoruz. Son 30-35 senede ne zaman cari açık milli gelire göre geriliyorsa, ciddi bir resesyon dönemi yaşanıyor. Şu sıralarda da bununla ilgili bir sıkıntı var. Türkiye

kendi tasarrufunu yeterince büyütemeyen bir durumdan kurtulamadan cari açığını düşürürse, dış kaynağı bulamıyor demektir. Sermaye yeterince bulamıyor demektir. Böyle olunca da üretime, yatırıma yeterince dönemiyor. Ekonomide de büyüme anlamında sıkıntı yaşıyoruz. Şu anda da cari açığın düşmesine sevinelim ama öte yandan ekonomi istediğimiz gibi büyüyemiyor. Bu yeni sıkıntı dönemi kalkınma planına da biraz yansısı diye düşünüyorum.”

“KAMU HESAPLARINDA SORUN VAR”

“Ekonomiye ben üç kanaldan bakıyorum” diyen Erdoğan, “Birincisi cari açıkla ilgili ödemeler dengesi, ikincisi ise milli hesaplar, üçüncüsü de bütçe tarafı. Bütçede 880 milyar gelir hedefi 960 milyar gider ön görüşü varken, gerçekleşmeye baktığımızda an itibari ile ilk beş ayda 66 milyar açık durumundayız. Yani şu anda cari taraftan rahatladığımızı zannettiğimiz bir noktada aslında kamu hesaplarında ciddi bir sorunla karşı karşıyayız. Bu yüzden Türkiye ekonomisinde önümüzdeki günlerde daha fazla çözüm üretmek gerekiyor. Çözüm üretmenin en sıkıntılı tarafı da borçları kapatmak için yeniden borçlanmaya fazla giderseniz faiz



Yusuf Öztürk

oranlarını tutamazsınız. Böyle bir duruma karşılık da bir tarafta Merkez Bankası’nda diğer taraftan hazinede sorunları görebiliriz. Geçtiğimiz günlerde Merkez Bankası’nda da birtakım sorunlar gördük. Bütçede ana sıkıntının da personel giderlerindeki anormal yükseklik olduğu görülüyor. Devletin öncelikle kalkınma planlarında personel harcamalarını nasıl kontrol edeceğini çok daha net bir şekilde ortaya koyması gerekir diye düşünüyorum. Türkiye liberal ekonomiye geçerken iş adamına, özel sektöre, sanayiye önem vereceğini söylüyor ama bir taraftan da devletin anormal bir personel maliyeti devam ediyor. Buradan ödün veremiyoruz nedense. Buradan ödün veremiyorsan, öteki tarafta da istediğin olamıyor” ifadeleriyle tehlikelere dikkat çekti.

“AMERİKA’DA RESESYON İHTİMALİ AZALDI”

“Kişi başına düşen milli gelire baktığımızda 2013 yılında 12.480 dolara ulaştığımız. O zamandan itibaren 10.000’ler derken geçtiğimiz sene 9.000’li seviyelere doğru geriledik” diyen Oral Erdoğan, konuşmasının devamında Amerika’daki faiz tartışmalarına değindi: “Amerika üç gruba ayrılmış bir durumda ekonomi yönetimi anlamında; faiz oranı artsın isteyenler, faiz oranı insin isteyenler, kararsız kalanlar. Üçü hemen hemen eşit duruma geldiği zaman özellikle Amerika’da bu işi yöneten Merkez Bankası bile karar vermekte zorlanır. O yüzden sadece mesajla geçiştirir. Bir iki ay önceye kadar Amerika’da resesyon



Semih Dinçel

oranının çok yükseldiğini düşünüyorduk. İlk defa şimdi çok net söylüyorum; Amerika'da resesyon olasılığı çok çok azaldı. Geldiğimiz duruma kadar Amerika son beş altı aydır muhteşem yönetildi. Bunu direkt başkana bağlamayın, devlet bağlamında konuşuyorum. Amerika çok büyük işler başardı. Şu anda oluşan faiz verisi, resesyon sinyalinden çıkıldığını gösteriyor. Resesyondan çıkma eylemini yakaladı ise, aslında faiz oranlarını çok da indirmesine gerek yok”

“TÜRKİYE EKONOMİSİNDE FAİZ, ENFLASYON VE KURUN AŞAĞI ÇEKİLMESİ LAZIM”

Erdoğan konuşmasını şöyle sürdürdü: “Amerika bazlı ciddi bir toparlanma olduğunu görüyorum. Bunun süreceğine de inanıyorum. Resesyon olasılığının çok düştüğünü bunun da küresel likiditeye katkı sağlayacağına inanıyorum. Türkiye’de aynı anda 2003’lerde küresel likitlerde Amerika etkisiyle rahatlamıştı. 2003’ten 2007’lere dek hızlı bir büyüme ivmesi yakalamıştık. Şu andan itibaren bu senaryo geçerli ise Türkiye eğer Amerika’nın istediği yönde bir oyun içinde olursa hızlı bir büyüme trendi yakalayabiliriz.” Oral Erdoğan, “Temennimiz bu anlamda Türkiye ekonomisinde faiz, enflasyon ve kurun üçünü birden aşağıya çekecek bir yaklaşım oluşması. Ama buradaki eksik, sanayideki doğru yerlere doğru zamanda yatırımda bir radikal hamle gerekiyor” sözleriyle konuşmasını bitirdikten sonra soruları kabul etti. DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak,



Prof. Dr. Oral Erdoğan

ilk soru olarak faizlerin aşağı çekilmesinin kuru nasıl etkileyeceğini sordu. Prof. Dr. Oral Erdoğan: “Faizin aşağıya çekilmesi konusunda normal koşullarda faizi aşağı indiriyorsanız, o paraya olan talebin hafif azalması beklenir. Mali kesim, döviz bozup da çok kazanmayacağım diye düşünenecektir. Bu yüzden dolarda hafif yukarı hareket ya da düşecekse de düşmesini önleme beklenir.

Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, dünya büyüme ortalamasının 3.7’lerden 2.8’lere kadar geldiğini belirterek, gelecek için bu konudaki beklentilerin ne yönde olduğunu sordu.

Oral Erdoğan cevaben, “Geçen sene ile ilgili söylediğim tahminlere göre Amerika’nın büyüme hızı zaten 2018 sonlarında yavaşladı. Hız olarak ciddi bir yavaşlamayı yaşadı. 2019’un ilk çeyreğinde %3’ün üzerine yeniden kendisini attı. Muhtemelen ikinci çeyrekte de sürdüreceği gibi görünüyor. 2019 itibari ile bu büyümenin IMF’in beklediğinin üzerinde gerçekleşeceğine inanıyorum. Amerika’nın hafif canlanmasıyla Çin’in büyümesi çok iç içedir. Amerika birazcık bu ticari kısıtlamalarda yumuşak seyredecek gibi hissediyorum. Şu anki sert görünümünden ödün vereceğine inanıyorum. Hem Çin beklenenden biraz fazla büyüyecek hem Amerika. Böyle olunca da küresel büyümede zaten ikisi yarından fazlasını ifade ediyor. O yüzden de beklenenin üzerinde olacak diye düşünüyorum” sözlerini kullandı.



Başaran Bayrak

Soru cevap kısmından sonra söz alan Gemi Yakıt Ve İkmal Tanker Taşımacılığı Komitesi Başkanı Mehmet Bekiroğlu, stajyer öğrenciler için yayınlanan genelgenin 400 grosston’a indirilmesi talep etti. Disiplin Kurulu uygulamalarına yenilik getirilmesi gerektiğini de savunan Mehmet Bekiroğlu, kimsenin kimseye hakaret etmeye hakkının olmadığını da altını çizdi. “8 Numaralı Meslek Komitesi olarak Kabotaj konusunu tekrar ele aldık” diyerek söz alan Arif Ertik , “Doğu Akdeniz’de çalışan sismik gemilerde Türk personelin olmaması, uzmanların bulunmaması, Türk stajyer ve akademisyenlerin bulunmaması bizi çok üzmektedir. Biz bu işte yıllardır bir aksaklık olduğunu söylüyoruz. Deniz Ticaret Odası tarafından tarafımıza gönderilen iki tane destek gemisi, iki gün süreyle verildi ve iki saat önce süresi bitti. Onlar bir hafta önceden Taşönü Limanı’na gelmişler. İki tane 64 metrelik tekne. Yavuz gemisine eşlik edecekler. Bizim bunları altı ay öncesinden, üç ay öncesinden bilme hakkımız yok mu? Bu konuda bir aksaklık var” ifadelerini kullandı. Deniz Ticaret Odası’nın offshore için bir grup kurup kurmadığı soran Arif Ertik, bu konuda bir açıklama yapılması gerektiğini vurguladı. Mecliste söz alanlardan biri de denizciliğimizin duayen ismi Cengiz Kaptanoğlu’ydu. Kaptanoğlu, ikinci sicil için daha önce ne süreçlerin yaşandığını anlatarak konuşmasına başladı. Kaptanoğlu, “Biz ikinci sicil için Norveç’e gittik. Norveç’ten ikinci sicil ile ilgili dokümanları aldık. Onu da yapamazsanız zaten diğerlerine de kabul



Cihan Ergenç



Mehmet Bekiroğlu



Arif Ertik

ettiremezsiniz. Eldeki bulgular olmazsa sicil de gider. Bu bizim en önemli çalışmalarımızdan, faaliyetlerimizden biriydi. Biz bunu Özal devrinde yaptık. Sayın Özal, Mesut Yılmaz ve Güneş Kader, Behzat Saygılıoğlu ile birlikte birbirimizle kaynaşmıştık” diyerek tecrübelerini paylaştı ve “Yeni bir gelişme varsa, onu tercüme ettirip belki bugün o istediğimizde idare ederek yeniden uluslararası gemi sicilini yaratabiliriz” dedi.

“ZİYA AMCA OLMASA DENİZCİLİK BUGÜN BURALARA GELMEZDİ”

Teşvik Uygulama Müdürlüğü'nün DTO'yu ziyareti için de teşekkür eden, Kaptanoğlu, “Denizcilik sektörü, teşvik uygulamasıyla büyüdü. Kalkınma planı da bunun için önemli. Çünkü biz o kalkınma planını o gün yazdırdık, moral bile olurdu. Ben bir de şu koster filosunu adlandırmayalım, değiştirmeyelim. Ben değiştirmek istemiyorum. Ama Türkiye’de gemi inşa ve koster filomuzun perişan hali sebebiyle gelin fon kaynaklı kredi çalışması yapalım. Yani teşvik uygulama ile yapalım, kabul ettirmesini ikinci plana koyalım” ifadelerini kullandı. Ziya Kalkavan Lisesi'nin isminin değiştirilmesi ile ilgili de konuşan Cengiz Kaptanoğlu, “Ziya Kalkavan Okulu okul olarak da bizim için önemli, isim olarak da çok önemli. Çünkü Ziya Amca olmasa denizcilik bugün buralara gelmezdi” dedi.

“DENİZCİLİK İSMİ DENİZCİLİK LİSELERİNDEN KALDIRILDI”

TÜRDEF Başkanı Erkan Dereli, Eğitim ve

İstihdam Komisyonu'nun çalışmalarına değinerek, “Eğitim ve İstihdam Komisyonu olarak uzun zamandır çalışıyoruz. 19 Haziran'da İstanbul'da biri özel altı denizcilik lisesini ve 24-25 Haziran tarihlerinde sizlerin onayıyla Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun'daki dokuz denizcilik lisesini ziyaret ettik. Şu kadarını söyleyeyim ki, denizcilik kelimesi denizcilik liselerinden kaldırıldı. En büyük problem maalesef şimdilik bu gibi görünüyor. İkincisi çok programlı liseler adı altında bizim mesleğimiz sadece bir tabelayla, o koca okulun içerisinde denizcilik alanı 1000-1500 kişiyle verilmeye çalışılıyor. Ama Hasan Kemal Yardımcı Okulu bir proje okulu, Ortaköy'deki Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi bir proje okulu. Şimdi biz birkaç tane daha uygun olan lisenin, en azından beş tanesini, İzmir ve Antalya'da da olmak üzere proje okul olarak ve mutlaka adında denizcilik olmak koşuluyla gerekçelerimizi MEB'e sunmak için hazırlıyoruz şu an. Tüm simülator ve atölyelerin de incelemelerini yaptık” diyerek bunla ilgili çalışmanın meclise sunulacağını belirtti.

Dereli son olarak, “Önümüzdeki yıldan itibaren mezun olanlar Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde yer aldığı şekilde 500 grosston ve 750 kilowatt'a kadar olan gemilerde çalışma durumundalar. Biz bu konuda Eğitim ve İstihdam Komisyonu ve 44 No'lu Meslek Komitesi olarak çok yoğun bir çalışma içerisindeyiz. Ümit ediyorum önümüzdeki meclis toplantısında sizlere bu konuda

bilgi arz edeceğiz” ifadelerini kullandı. Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu da söz alarak, “Yıllık 2.500.000 dolar bütçemiz var. Oda bildim bileli 1.750.000 dolar civarında Piri Reis'e katkıda bulunuluyor. Bizde de bir denizcilik üniversitesi güverte ve makine bölümü bulunduğunu, ayrıca bir lisemiz olduğunu meclisimize hatırlatmak istedim” diyerek kısa bir açıklamada bulundu.

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, denizcilik eğitimi ile ilgili odanın çalışmalarının devam ettiğini, eksiklerin giderilmesi için hep birlikte gayret gösterilmesi gerektiğini vurguladı. Kürsüye gelen Saim Oğuzülgen de Deniz Ticaret Odası'nın, İTÜ'ye yurt yapımı için verdiği desteğe teşekkür etti. Ardından Saim Oğuzülgen, İTÜ tarafından denizciliğimizin yaşayan efsanesi Altay Altuğ'a verilen fahri doktora unvanından bahsetti.

İTÜ'YE TÜRK BOĞAZLARI ARAŞTIRMA MERKEZİ

Oğuzülgen, İTÜ'de kurulan Türk Boğazları Denizcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi'nin denizcilik sektörüne hayırlı olmasını dileyerek, Merkez'in açılması hakkındaki memnuniyetlerini dile getirdi. Son olarak Yenikapı'daki Denizcilik Şehitleri Anıtı'nın bakımsız durumuna tepki gösteren Oğuzülgen, “Son üç dört senedir Kabotaj Bayramı'nda zaman darlığından dolayı tören uzamasın diye Denizcilik Şehitleri Anıtımız ziyaret edilmiyor. Bu benim şahsen yüreğimi sızlatıyor. Ya o anıtı oradan alıp taşıyalım ki benim önerim bu.



Cengiz Kaptanoğlu

Çünkü senenin 365 günü şarapçıların şarap içip sırtlarını yasladıkları bir yerde duruyor. Önerim denizcilerin görebileceği, İnceburun ya da Beşiktaş gibi bir yerde olması uygun olabilir. Anıtın Yenikapı'dan alınarak odamızın önderliğinde ve meclisin önerileriyle biz denizcilerin onu ziyaret edebileceği veya tüm dünya denizcilerinin göreceği bir yerde, mesela Kılavuzluk İstasyonu'nun önündeki beton platformda aydınlatırsak, bütün dünya denizciliğinin anıtı olarak onu selamlar, ziyaret ederiz" sözleriyle konu üzerine görüşlerini bildirdi.

"İZMİR ŞUBEMİZE YAKIŞIR BİNAYI EN UYGUN ŞEKİLDE HİZMETE SUNACAĞIZ"

Kürsüye son olarak Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran geldi. Kiran, İzmir Şubesi yönetim binasının satışı ve tekrardan yeniden yapımına verilen onay dolayısıyla meclise teşekkür etti. Kiran, "Şubemize yakışır en kullanışlı binayı en uygun şekilde mal edip sektörümüzün hizmetine sunacağız" dedi.

Kiran konuşmasını 11. Kalkınma Planı'na değinerek sürdürdü. Tamer Kiran, "Kalkınma planları ülkenin gelecekteki beş yıl süre için yapmayı planladığı ana hatları ortaya koyan planlardır. Bu planlarda detaylar yazmaz. Yani işin nasıl yapılacağı yazmaz ama ne hedeflendiği yazılır. Burada yer almak şu açıdan önemlidir; o konu artık devletin envanterine girmiş demektir. Bir konunun kalkınma planında yer alması mutlaka yapılacağı anlamına



Erkan Dereli

gelmez ama en azından herkes bilir ki bu konu hükümet tarafından kendilerine verilmiştir. Dolayısıyla burada yazan konularla ilgili bürokrasi derhal çalışmaya başlar. Nitekim 11. Kalkınma Planı'nda da öncelikle 2023 yılında güçlü bir Türkiye hedefine yönelik hedef ve planlar konduğunu görüyoruz" sözleriyle Kalkınma Planı'nın genel resmini çizdi.

Konuşmasını sürdüren Kiran planın özelliklerine değinerek, "Planın vizyonu yani, temel amaç ve ilkeleri; ardından ikinci bir bölüm olarak hedefleri ve politikaları, son olarak da denizciliğimiz açısından hususları ayrı olarak sizlerle paylaşmak istiyorum" dedi.

"TEMEL AMAÇ DAHA FAZLA ÜRETEN ADİL PAYLAŞAN TÜRKİYE"

Başkan Tamer Kiran konuşmasını sürdürdü: "Temel amaç ve ilkelerine baktığımızda daha fazla değer üreten, daha adil paylaşan bir Türkiye vizyonu uzun vadeli bir perspektif sunduğunu görüyoruz. Bu vizyon çerçevesinde uzun vadeli kalkınmanın amacını milletimizin temel değer ve beklentilerini esas alarak ülkemizin uluslararası konumunu yükseltmek ve halkımızın refahını arttırmak olarak söyleyebiliriz. Plan süresi boyunca insan odaklılık, katılımcılık, kapsayıcılık, hesap verebilirlik, şeffaflık ve verimlilik ilkeleri esas alınarak kalkınma planında ön görülen amaç ve hedeflerin toplumun tüm kesimleri tarafından sahiplenerek kalkınma vizyonuna ulaşmaya yönelik temel adımların atılacağını söyleyebiliriz. Planın hedef ve politikaları temelde istikrarlı ve güçlü



Kemal Kutlu

ekonomi hedefine odaklı. Bu ana hedef doğrultusunda rekabetçilik, nitelikli insan ve güçlü toplum, yaşanabilir şehir anlayışı ve sürdürülebilir çevre yaklaşımı ile hukuk devleti, demokratikleşme ve iyi yönetim işi tamamlayıcı hedefler olarak ortaya çıkıyor."

Kiran 11. Kalkınma Planı'nın hedeflerine değinerek konuşmasını sürdürdü: "11. Kalkınma Planı'nın hedefleri; verimliliği odağına alan, sanayi sektörünün temel rol üstlendiği, ihracata dayalı, istikrarlı bir büyüme modeli çerçevesinde belirlenmiş. Belirlenen büyüme modelinde üretken alanlara yönelik yatırımların istikrarlı ve yüksek düzeyde olması önem gösteriyor. Bu yatırımların en güvenilir finansman kaynağını oluşturan yurtiçi tasarrufların artırılması amaçlanıyor ve plan dönemi sonunda yurtiçi tasarrufların milli gelire oranının %30'un üzerine çıkarılması hedefleniyor. Bu plan ile Türkiye'nin, yüksek gelir grubu ülkeler ile en yüksek insani gelişmişlik gösteren ülkeler arasına girmesi amaçlanıyor. Bu amaçla 2023 yılında gayrisafi hasılanın 1 trilyon 80 milyar dolara, kişi başı gelirin de 12.484 dolara yükseltilmesi, işsizliğin de %9,9'a düşürülmesi, enflasyon oranlarının da kalıcı bir şekilde tek haneli rakamlara indirilmesi hedefleniyor."

"Genel anlamda bizi ilgilendiren konulardan bir tanesi ihracatın 226,6 milyar dolara, ithalatın 293,5 milyar dolara ulaşması" diyen Kiran, "Özellikle turizmde hedeflenen gelir artışı ile cari açığın milli gelire oranının dönem sonunda %0,9 olarak gerçekleşmesi



Saim Oğuzülgen

planlanıyor. Cari açığı kapatmada öne çıkan sektör turizm sektörüdür. İkinci bir konu rekabetçi üretim ve verimlilik. 11. Kalkınma Planı döneminde istikrarlı ve güçlü büyüme, sürdürülebilir cari işlemler dengesi, artan istihdam ve birey, firma, sektör ve devlet olmak üzere tüm düzeylerde rekabetçiliğin geliştirilmesi ve verimliliğin artırılması hedeflenmekte” sözlerini kullandı.

Denizcilik sektörünü öncelikli desteklenecek alanlara sokmak için çaba sarf ettiklerini söyleyen Başkan Kiran, bu talebin olumlu karşılanmadığını ve tarım, savunma sanayii, turizm sektörlerinin bu konuda öne çıktığını söyledi.

2023 HEDEFLERİNDE TURİZM VE SAVUNMA SANAYİ BAŞAT OLACAK

Tamer Kiran savunma sanayine değinerek konuşmasını şöyle sürdürdü: “Savunma Sanayii ile ilgili önemli bir nokta var. Kazandığımız ödeneklerin hızla ihracata dönüştürülmesi ile ilgili hedefleme yapıldığını görüyoruz. 2023 yılında bugüne göre yaklaşık 4 katlık bir ciro ve ihracat büyümesi hedefleniyor. Savunma ve havacılık sanayii ciromuz şu anda 6,7 milyar dolar iken bunun 26,9 milyar dolara çıkması hedeflenmiş. Turizm cari açık ile savaşta en önemli sektör olarak belirlendi. Orada da hedefler 2018 yılı sonunda 29,5 milyar dolar olan hedefin 2023 sonunda 65 milyar dolara yükselmesi, ziyaretçi sayısının da 46,1 milyondan 75 milyona çıkarılması hedefleniyor. Bu planın yapılması için nitelikli insan gücü lazım. Eğitim, kültür, sanat ve spor alanlarında tüm süreçlerde

politikalar hayata geçirilmek üzere planlanmış ve bunlarla ilgili düzenlemeler yapılacak gibi görünüyor.”

Toplumun tüm kesimlerine iş fırsatlarının sunulmasına yönelik politikalara da vurgu yapılan Kalkınma Planı’nda, yaşanabilir şehirler ve sürdürülebilir çevre başlığı altında yaşam kalitesi yüksek yerleşimlere önem verileceğini belirten Kiran, Kalkınma Planı’nda yer alan demokratikleşmeye yönelik adımlara da dikkat çekti. “11. Kalkınma Planı’nın denizcilikle alakalı bölümlerine baktığımızda on başlık görüyoruz” diyen Tamer Kiran ilk olarak, “Birden başlayacak olursak; ‘Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu’nun gelişimi sağlanacaktır. Burada önemli bir kavram devletin ajandasına girmiş bulunuyor. Dün Armatörler Birliği Yönetim Kurulu toplantısına katıldım. Gündem konularından biri de buydu. Türk sahipli mi, Türk Bayraklı mı? Hangisi üzerinde yoğunlaşmalıyız? Bizim toplantımız neticesinde çıkan sonuç da buydu. Türk sahipli terimi üzerinde yoğunlaşmamız gerekiyor derken, Kalkınma Planı’na bu şekilde girdiğini görüyoruz. Dolayısıyla bundan sonraki çalışmalarımız bu yönde olacaktır” sözleriyle denizcilik gündeminde önemli bir yer tutan Türk sahipli - Türk Bayraklı tartışmasına değindi.

DENİZ TEKNOLOJİLERİ VE SANAYİSİ DESTEK KOMİTESİ

“Kalkınma planının denizyolu taşımacılığı ile ilgili ikinci konusu Türk Sahipli Filo’nun gelişimine yönelik uzun vadeli ve düşük faizli finansal destek mekanizması oluşturulacaktır. Bu çok önemli bir not. Aslında yıllardır uğraştığımız bir husus artık devletin ajandasında.” diyen Tamer Kiran üçüncü başlık ile konuşmasına devam etti: “Üçüncü konu deniz teknolojileri ve gemi yan sanayimizin rekabet gücünün artırılması amacıyla Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Destek Komitesi kurulacak. Sektörde yer alan firmaların ARGE ve yenilik kültürü geliştirilerek yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanacaktır.”

Kiran, “Dördüncü husus; ülkemizde yakın mesafe yolcu ve araç taşımacılığında kullanılan gemilerin çevre ve enerji dostu tam elektrikli gemilere dönüştürülmesine yönelik program başlatılacak. Benzer uygulamaların yaygınlaştırılması desteklenecektir. Burada tam elektrikli kavramında mutabık değiliz. Çünkü çevreci başka türlü motor sistemleri de var illa tam elektrikli diye değil biz çevreci ve enerji dostu olarak bu hedefi yorumluyoruz. Bu yönde çalışmalarımızı yapacağız” sözleriyle başlıkları saymaya devam etti.

"HÜKÜMET BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ'NE İNANIYOR"

Tamer Kiran, “Beşinci olarak Türkiye’nin bölgesel ve kıtasal anlamda aktarma merkezi ve yol güzergahlarında etkili olmasını sağlamak için büyük liman yatırımları tamamlanacaktır” dedikten sonra devam etti: “Altıncı ile beraber söyleyeyim. Filyos Limanı’nın yapımı tamamlanacaktır. Hatta Ege Hinterland’ına hizmet edecek Çandarlı Limanı hayata geçirilecektir. Doğu Akdeniz Bölgesi’nde Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyasına çıkış kapısı olabilecek transit yük odaklı bir ana konteyner limanı inşa edilecektir. Dört madde liman ve liman yapımıyla ilgili. Çünkü hükümetimiz Çin’in ‘Bir Kuşak Bir Yol Projesi’ konusuna çok inanıyor. Bütün ülkeler Çin yatırımlarını kendi ülkeleri üzerinden geçirebilmek için çabalyor. Onlarla ilgili teşvikler, avantajlar sunuyor. Bizim ülkemiz de bu anlamda boş durmuyor. Orta Kuşak koridorunda deniz limanları ve tren yoluyla üçüncü köprü üzerinden Avrupa’ya göndermeye buralardan da gemilere yükleyip diğer limanlara göndermek gibi bir hedefi var.”

Kiran dokuzuncu gündem maddesine değinerek, “Deniz turizmine katkı sağlamak üzere talebe ve doğal güzelliklere uygun projelendirilmiş yat limanlarının yapılabilir bulunması halinde kamu – özel sektör iş birliği halinde hayata geçirilmesi sağlanacak. Plan döneminde başlanacak yat planı yatırımları ile yat kapasitesinde yaklaşık 4500 yatlık kapasite artışı



gerçekleştirilecektir. Yat bağlama kapasitesinin çok yüksek olmadığı konusunda hemfikiriz. 27.500 civarında şu andaki kapasitemiz. Ama 27.500 kapasiteye karşılık bağlı olan 16.000 tekne olunca da bu kapasiteyi büyütmek mi yoksa ekonomik bir şekilde sürdürülmesiyle ilgili iyileştirmeler yapılması mı konusunun karşılaştırılması. Son olarak İstanbul'u kruvaziyer seyahatin başlangıç ve bitiş noktası yapak amacıyla yeni bir kruvaziyer liman yapılacaktır" ifadelerini kullandı. 11. Kalkınma Planı'nı hazırlayan, Cumhurbaşkanlığı ve Bütçe Strateji Dairesi Başkanlığı çalışanlarına teşekkür eden Kiran, "Bizleri dinlediler, taleplerimizi dikkate aldılar. Bu bağlamda sekreteryamıza ve bürokrasiye teşekkür ediyorum" dedi.

"Bunlar nasıl hayata geçecek?" diye soran Kiran süreci anlatarak konuşmasına devam etti: "Burada yayınlandıktan sonra iş bitmiyor. Bu konularla ilgili bakanlıklar yatırım planlarını muhtemelen revize edecekler. Revize etmeseler bile belirtilen hedefleri dikkate alarak yatırımlarını yapmak durumunda kalacaklar. Nitekim Ulaştırma Bakanlığımız çevreci gemilerin yapılabilmesi için ciddi anlamda inisiyatif olarak Japonya ve Almanya ile temas halinde. Bu işi bizim kadar zorluyorlar, uygun maliyetli bir kaynak yaratabilmek için. Kalkınma Planı ile ilgili durum bunlardan ibaret. Hayırlısı olsun. İnşallah en fazla hedefin hayata geçirildiği dönem bu dönem olur." Kabotaj Bayramı'nda yapılan etkinliklere de değinen DTO Başkanı Tamer Kiran, "1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı,

9 şubemizde ve merkezimizde toplam 109 etkinlikle kutlandı. Bütün şube başkanlarımıza teşekkür ediyorum. Aliğa Şubemiz ve Karadeniz Ereğli Şubemiz 20 etkinlikle başı çekiyorlar. Bütün başkanlarımızı tebrik etmek istiyorum" sözleriyle kutlamalarda emeği geçenlere teşekkür etti.

"DTO'DAN YENİ STAJ YAZILIMI: MEYVE YEMEK İÇİN AĞAÇ DİKMELİ"

Tamer Kiran konuşmasını, denizcilik eğitimi gören öğrencilerin staj yeri bulması için Deniz Ticaret Odası'nın web sitesinde hayata geçirilen yazılıma değinerek sürdürdü: "Yaz dönemi geldiği için okullar tatile girdi ve staj ihtiyaçları gündeme geldi. Bununla ilgili olarak odamızın web sitesinde bir yazılım hayata geçirdik. Halihazırda 388 adet stajyer öğrencimiz CV'sini oluşturdu. Bu öğrencilerin 350 tanesi kısa staj dediğimiz üç aylık staj talep etti. Bu staj portalımıza 16 gemi sahibi firmamız üye oldu. Ama hiçbiri stajyer talebinde bulunmadı. Sadece şirketlerini kaydettiler. Meyve yemek için ağaç dikmek gerekiyor. Armatör dostlarımız bu öğrencilerimizi almazlarsa ehliyetlerini alamayacaklar, bunun farkına varalım. Hayretler içerisindeyim. Bu öğrencileri almazsak, bütün söylemlerimiz havada kalacak. Denizcilik eğitimlerini arttırıp dünyaya gemi adamı ihraç edelim diyoruz. Önce yetiştirmemiz lazım. Ben armatör üyelerimizi tekrar göreve davet ediyorum. Bu konuya çok önemiyet versinler. En önemli şey iyi yetişmiş gemi adamı. Oda olarak bu staj konusunda Piri Reis'i ikinci bir sefere çıkarabiliriz. Gemi 11 Ağustos'ta geldikten sonra

bir hafta bekletip, 210 öğrenciyi alarak yeni bir sefere çıkarma niyetindeyiz. Bu şekilde ciddi sayıda bir öğrencimizin staj sorununu çözmüş olacağız. Önümüzdeki sene de umarım devam edeceğiz."

"KÂĞIT KULLANIMINI ASGARI SEVİYEYE İNDİRECEĞİZ"

Tamer Kiran IMO'nun 2020 regülasyonları dolayısıyla sıcak gündem maddelerinden olan scrubber konusuna da değindi. Kiran şunları söyledi: "Şu an yaklaşık 4000 civarında gemi scrubber takmış durumda. Bunun büyük çoğunluğu petrol tankerleriyle capesize dediğimiz çok uzun süreli seyir yapan gemiler. Birçok armatörü bekle gör politikasını sürdürmeye çalışıyor gibi görüyorum. Fiyat farkının önemli bir husus olacağı aşikâr. Bununla ilgili gelişmeler oldukça meclislerde paylaşıyoruz." Haziran ayı faaliyetlerine de değinen Kiran, "Kamu kurum ve kuruluşlarında ve birçok oda ve borsa tarafından kullanılmakta olan 'Elektronik Belge Yönetim Sistemi' yani EBYS odamızca 1 Temmuz 2019 tarihi itibarı ile deneme sürecine başladı. Şu an iki aylık deneme süresince hem yazılı, hem kâğıtta, hem de EBYS üzerinden işleyişimiz devam edecektir. İki ayın sonunda her şeyin iyi gittiğine kanaat getirilirse, kâğıt kullanımını asgari seviyeye indireceğiz. Odanın önemli sarfiyat kalemlerinden biridir kâğıt. Hem ağaç fiyatı hem de maliyet olarak konuşulan bir konudur. Umarım bundan sonra çok daha az kâğıt sarfiyatıyla idare edebileceğiz" dedi.

DTO MOBİL UYGULAMASI

Kiran yeni dönemde kullanıma sunulan uygulamalarla konuşmasına devam etti: "Odamızca 8 Temmuz tarihi itibarı ile tüm üyelerimizin kullanımına sunulmak üzere hazırladığımız mobil uygulama hizmete girmiştir. App Store ve Google Play sistemlerinden ücretsiz olarak satın alınabilen bu uygulamalar telefonlarınıza, İpad ve tabletlerinize ücretsiz olarak indirilebilmektedir. Bu uygulama ile faaliyet belgesi alımı, borç sorgulama, duyurular, ihale ilanları, etkinlik takvimi gibi hizmetler verilebilecek, ayrıca web sitemizin birçok fonksiyonuna da

erişebilmek mümkün olacak. Dolayısıyla bu uygulamayı indirmenizi şiddetle tavsiye ediyorum. İhtiyaçlara göre geliştirilebilir.” “Ticareti Kolaylaştırma Kurulu’nda odamız asli üye olarak yer almaktadır” diyen Kiran, “Belli konularda odamızın görüşlerini bu gibi platformlarda dile getiriyoruz. Az önce söylendi, 44 No’lu Meslek Komitemiz Karadeniz Bölgesi ve İstanbul’daki bazı okullarımıza seyahat ettiler ve durumları tespit ettiler.

Onlarla ilgili güzel bir rapor yaptılar. O raporun ardında yapılmasının gerekli olduğunu düşündükleri çözüm önerilerini yazdılar. Bugün Yönetim Kurulu’nda bu konuyu not ettik. Bu bağlamda idare ile çalışmalara başlamak üzere karar verdik. Bir başka konu Kılavuzluk ve Romörkorculuk Yönetmeliği ve uygulamaları. 31 Aralık 2018 günü yayınlanan yönetmelik ile bu konu üzerine izlenecek yol haritası belirlendi. Ardından geçen süreç içerisinde başvuran firmalar önce lisanslandırıldı. Ardından hizmet izin belgeleri kendilerine verildi. Buna göre ülkemizin çeşitli bölgelerinde limanlarda hizmet verecek kılavuz ve romörkorculuk firmaları belirlendi. Çalışmalarına başlamak üzere hepsi hazırlıklarını tamamladılar. Bu konuda desteklerini esirgemeyen Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’a, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Mehmet Cahit Turhan’a, Bakan Baş Danışmanımız Sayın Ali Kurumahmut’a, Genel Müdürümüz Sayın Selçuk Sert’e ve bununla ilgili görevli tüm bürokratlara, bu konuyu uzun bir süre bu şekilde ele alarak çözdükleri için odamız adına teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Hepsine gösterdikleri dirayet için şükranlarımı sunuyorum denizcilik sektörü olarak” sözleriyle Kılavuzluk ve Romörkorculuk Yönetmeliği’nde emeği geçenlere teşekkür etti.

“ODA ÜYELERİ ODANIN İDARİ İŞLERİNE DOĞRUDAN MÜDAHALE EDEMEZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasını sürdürdü. 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Kanunu’ndaki Oda Muamelat Yönetmeliği ve Oda İç

Yönetmeliği 31. Maddesi’ne değinen Tamer Kiran, ilgili maddede geçen, “Organ üyeleri, odanın idari işlerini doğrudan müdahale edemez. Oda personeline doğrudan talimat veremezler. Odaya ait işler hususunda genel sekreter ile temasa geçerler. Organ üyeleri yalnızca kendi organlarına ilişkin görev ve yetki alanına giren konular ile ilgili bilgi talep edebilirler” hükmünü hatırlatarak konuşmasına devam etti ve şunları söyledi: “Bu hükümleri buradan dikkatinize sunup bizi zor durumda bırakmayacak şekilde kurallara uymanızı rica ediyoruz.”

“DENİZCİLİK İLE İLGİLİ MAKAM BURASI OLMALI”

Kiran Ekonomi Gazetecileri Derneği ile yapılan yemekli toplantıya değinerek konuşmasına devam etti: “Gerçekten güzel bir buluşma oldu. Gördük ki ciddi anlamda sektörümüze karşı bir bilinmezlik var. Bilinmeyenden de uzak duruluyor. Dolayısıyla sektörümüzü anlatmak, sektörümüzün ne olduğunu tanıtmak bağlamında buralarda boy gösteriyoruz. Mümkün olduğu kadar sade, yalın, hedefe odaklı bilgi vermeye çalışıyoruz. Her yaptığımız konuşmada odamızı anlatma ihtiyacı hissediyorum. Bu ülkede denizcilikle ilgili bir konu olduğunda aranacak makamın bu çatı olduğunu insanların aklına yerleştirme hedefiyle yapıyorum.” Konuşmasında 15 Temmuz Hain Darbe Girişimi’ne değinen Kiran, “Ülkemiz için son derece kara günlerden birinin yıl dönümü. Bu yıl dönümü ülkemizde yapılan çeşitli etkinliklerle anılacak. Şehitlerimiz tekrar yad edilecek. Dolayısıyla 15 Temmuz Anma Etkinlikleri’ne pazartesi günü katılmak isteyen olursa bilgiyi odadan alabilirsiniz. Kendilerini feda eden şehitlerimize Allah’tan rahmet diliyorum. Gazilerimize geçmiş olsun diyorum” sözleriyle 15 Temmuz’un unutulmaması için oda olarak çalışacaklarını vurguladı.

“CANLI YAYIN İÇİN ALTYAPI HAZIR AMA HEMFİKİR OLMAK LAZIM”

Meclis toplantılarının canlı yayınlanması ile ilgili “altyapımızı hazırladık” diyen Tamer Kiran, “Oda kanalımız var,

DTO Plus, üye olup seyredin. Youtube kanalının altyapısı hazır. Ben Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nde bu konuyu Yönetim Kurulu’nda sorduğumda hiçbir odanın meclisinin canlı yayınlanmadığını, bunun meclis konuşmalarına negatif etkisi olacağına dair bir öngörü olduğunu duydum. Bundan dolayı bu konuda biraz yavaş hareket ettim. Son Yönetim Kurulu toplantımızda oylama yaptık, oy birliği sağlayamadık. Teknik altyapı olarak hazırız ama ben hemfikir olalım istiyorum. Daha sonra da zaten meclise getirip oylarınıza sunarım” sözlerini kullandı.

Dilek ve temennilerde söylenenlere değinerek konuşmasını sürdüren Tamer Kiran Mehmet Bekiroğlu’na cevaben, “Staj konusunda çok haklısınız. Bu talebinizi çok memnuniyetle karşılıyorum. Not ettim bunu, olur mu olmaz mı göreceğiz” dedi. Kiran devam etti: “Arif Bey, offshore konusuyla ilgili yapılanmayı anlayamadım.

Bu çok hoş bir kelime olmadı. Yapılanma falan yok, net söyleyeyim. Cengiz Kaptanoğlu’nun dile getirdiği “Piri Reis Üniversitesi odanın olsun” söylemine değinen Kiran, “Tabii Cengiz Bey konuşurken bunu teknik olaylara takılmadan söylüyor. Gelişmelerden şöyle bahsedeyim. Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti uygun görürse başkanlığa aday oldum. Başkanlığa getirirlerse ondan sonra da orada daha fazla mesai harcama durumuyla karşı karşıya kalacağız. İnşallah orada da, burada gösterdiğimiz performansı aynı şekilde göstereceğiz” dedikten sonra konuşmasını şu sözlerle noktalandı: “Bugün kurulmakta olan Turizm Tanıtma Ajansı’na yapılacak katkı payları ile ilgili son anda çalışmalara başladık.

Çünkü çalışma sürecinde herhangi bir görüş sunulmamıştı bize. Sayın Turizm Bakanımızla yaptığımız görüşmeler neticesinde orada da ufak da olsa bir iyileşme elde edeceğiz. Hepinizi tekrar saygıyla selamlıyorum. Ağustos meclisinde, 8 Ağustos’ta görüşmek üzere. Hepinize iyi günler, hayırlı işler.”



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası temmuz ayı faaliyetleri arasında aşağıdaki toplantılar ve ziyaretler gerçekleşti.

1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI TÖRENLERLE KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı 93. yıl dönümünde düzenlenen törenlerle kutlandı. Yurdun dört bir yanındaki kutlamalara Deniz Ticaret Odası yer aldı. İstanbul'daki kutlamalar, 1 Temmuz Pazartesi günü Taksim'de başladı. Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet, Cumhuriyet Anıtı önüne gelerek çelenk bıraktı.

Daha sonra Beşiktaş Meydanı'ndaki Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde tören düzenlendi. Burada Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesi ziyaret edildi ve anı defteri imzalandı.

İTÜ GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ MEZUNİYETİ

1 Temmuz 2019'da Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can, 1 Temmuz Pazartesi günü İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nin mezuniyet törenine katıldı.

İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ MEZUNİYETİ

2 Temmuz Salı günü İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde mezuniyet töreni heyecanı yaşandı. 2018-2019 Akademik Yılı'nı başarıyla tamamlayarak mezun olan öğrenciler, diplomalarını aldı.

Törene DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Adnan Naiboğlu ve Mustafa Can da katıldı.

EKONOMİ GAZETECİLERİ İLE BULUŞMA

3 Temmuz Çarşamba akşamı ise, Başkan Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Ekonomi Gazetecileri Derneği Başkanı Celal Toprak'ın öncülüğünde basınla bir araya geldi. Gemiyle Boğaz turu kapsamında gerçekleşen basın toplantısında, DTO Yönetimi gazetecilerin sorularını yanıtladı. Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Burak Akartaş, Mustafa Can, Meclis Katip Üyemiz Barış Türkmen ve çok sayıda basın mensubu katıldı.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ MEZUNİYET TÖRENİ

4 Temmuz 2019 tarihinde Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Çendik, İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nin mezuniyet törenine katıldı.

ARMATÖRLER BİRLİĞİ BALAST WATER ANLAŞMASI

5 Temmuz 2019 tarihinde, Wyndham Grand Kalamış Otel'de gerçekleştirilen imza töreninde Türk Armatörler Birliği ve Alfa Laval Türkiye ve Yurt dışı yetkilileri yanı sıra DTO Yönetim Kurulu üyesi Başaran Bayrak ve Adnan Naiboğlu da hazır bulundu.

KOCAELİ'NDE KABOTAJ BALOSU

5 Temmuz 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi

ev sahipliğinde Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla balo düzenlendi. İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran ve Kocaeli Valisi Hüseyin Aksoy başta olmak üzere geceye çok sayıda davetli katıldı.

DENİZ İŞ KANUNU ÇALIŞTAYI

13 Temmuz 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası öncülüğünde gerçekleşen, "Deniz İş Kanunu Sorunlar, Çözüm Önerileri ve Strateji Belirleme Çalıştayı" denizcilik sektöründe kapsayıcı bir iş kanunu tekrardan inşa etmek üzere sektöre paydaşlarını bir araya getirdi.

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI'NA ZİYARET

23 Temmuz 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi, Başkan Tamer Kiran liderliğinde Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'nı ziyaret etti.

Sahil Güvenlik Komutan Albay Tayfun Paşaoğlu tarafından karşılanan heyet, komutanlığın çalışmaları hakkında bilgilendirildi. DTO yönetimi de denizcilik sektöründe yaşadığı bazı sıkıntıları Sahil Güvenlik Komutanlığı'na ilettiler.

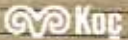
DTO KOCAELİ ŞUBESİ'NE YENİ HİZMET BİNASI

29 Temmuz 2019 tarihinde İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin yeni hizmet binası törenle açıldı. Açılış törenine TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ile Kocaeli Milletvekili ve 65. Dönem Millî Savunma Bakanı Fikri Işık, İMEAK DTO Şube Başkanlarımız ve çok sayıda davetli katıldı.

FARKIN OLSUN. **JEEP GRAND CHEROKEE.**

Standartlar çok standart. Önüne konulan standartları reddet, Jeep ruhunu keşfet! İhtişamlı tasarımı, 3.0 litre 250 hp motoru ve dünyanın en çok ödül alan SUV'u Jeep Grand Cherokee ile farkın olsun.

Jeep Grand Cherokee şimdi 710.000 TL.



Jeep
THERE'S ONLY ONE

Jeep Grand Cherokee'nin ortalama yakıt tüketimi 7,5 L/100 km, CO₂ emisyon değeri ise 198 g/km'dir. Jeep Grand Cherokee piyasaya sunulduğu ilk günden bu yana dünyada toplamda en çok ödül kazanan SUV modelidir. Belirtilen fiyat 2018 model 0 km Jeep Grand Cherokee Limited 3.0 250 hp 8AT 4X4 Dizel Euro 6 (Otomatik) versiyonunda vergi levhası sahibi gerçek/tüzel kişilerin alımlarında geçerli olup, tescil giderleri dahildir. Kampanya 30 Eylül 2019 tarihine kadar geçerlidir.

DTO YÖNETİMİ EKONOMİ GAZETECİLERİ İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve DTO Yönetimi; Ekonomi Gazetecileri Derneği temsilcileri ile bir araya geldi. Gazetecilerin sorularını yanıtlayan Başkan Tamer Kıran, denizcilik sektörüne dair istatistikleri medya mensupları ile paylaştı.



Ekonomi Gazetecileri Derneği Başkanı Celal Toprak'ın moderatörlüğünde gerçekleşen toplantıya TURYOL'un restoran teknesi ev sahipliği yaptı. Soru cevap ve denizcilik sektörü hakkında enformasyonların paylaşılması şeklinde geçen toplantının amacı Türk denizcilik sektörünün ulusal medyada da tanıtılması olarak iletildi.

Toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu üyeleri Başaran Bayrak, Mustafa Can, Burak Akartaş, Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı. Toplantıda denizcilik sektöründen istatistikler paylaşan Tamer Kıran, dolar getirisi olan bir sektör olarak denizciliğin cari açığı kapatmak için etkili olduğunu vurgulayıp şunları söyledi: "Deniz Ticaret Odası ilk olarak 26 Ağustos 1982'de İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş ve daha sonra faaliyet alanı Marmara Denizi Bölgesi, Türkiye'nin Ege kıyısı ve Akdeniz kıyısı bölgelerini ve nihayet ülkenin Karadeniz kıyısını kapsayacak şekilde genişletilmiştir."

İMEAK Deniz Ticaret Odası hakkında bilgi vererek konuşmasına devam eden Başkan Tamer Kıran, öncelikli olarak Türk denizcilik sektörünün tüm alt birimleri ile Türk ekonomisine olan katma değerinden bahsetti ve yabancı bayraklı Türk gemileri de dahil edildiğinde Türk denizcilik sektörünün milli gelire katkısının 20-22 milyar dolara ulaştığını söyledi.

“TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ 15. SIRADA”

Kıran, 2019 Ocak ayı verilerine göre, uluslararası ticarete kullanılan 1000 groston ve üzeri gemilerden oluşan ve toplam dünya ticaretinin yüzde 83'ünü gerçekleştiren dünya filosunun yaklaşık 1,9 milyar DWT olduğunu söyledi ve Türk filosunun da 28,5 milyon DWT toplam kapasitesi ile dünya filosu listesinde 15. sırada yer aldığının altını çizdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, "Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin yüzde 89'u deniz yoluyla taşınmaktadır. Bu oranı taşıyan yükün değeri olarak ifade etmek gerekirse; ihracat ve ithalat hacmimizin yüzde 61'i (yaklaşık 238 milyar dolar) deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir"

dedi ve söz konusu taşımanın yüzde 11'inin Türk Bayraklı gemiler ile yapıldığını ifade etti.

“ASKERİ PROJELER DEVAM EDİYOR”

Sektörün savunma sanayi, gemi inşa alanındaki çalışmalarının dünyada önemli bir yere sahip olduğunu söyleyen Tamer Kıran, "Günümüzde Türk sivil tersanelerinde, %70'lere varan yerlilik oranı ile Türk Deniz Kuvvetleri için çeşitli tipte ve tonajda askeri gemi inşa edilmektedir. Bazı askeri ve sahil güvenlik gemilerini diğer ülkelere ihraç ediyoruz. İhracatımız 2018 yılında 990,5 milyon dolar olarak gerçekleşti. Yüzde 70'lere varan millilik oranı ile askeri projeler yapıyoruz.

Kendi mühendislerimizin çizdiği projeler yürütülüyor. Şu an 2 milyar dolar değerinde 11 askeri projemiz devam ediyor" sözleriyle son yıllarda atağa kalkan savunma sanayi projelerine dikkat çekti.

Türk denizcilik sektörünün deniz taşımacılığının yanında ülke ekonomisine katma değer sağlayan birçok önemli alt sektörü de içerisine aldığını belirten Başkan Kıran, özellikle savunma sanayii ve gemi inşa sanayinin dünyada önemli bir yere sahip olduğunu kaydetti. Kıran, "78 faal tersanemiz bulunmakta. Gemi inşa kapasitemiz bugün itibarıyla 4,44 Milyon DWT'a ulaşmıştır. Türkiye, Şubat 2019 verilerine göre adet bazında çoğu römorkör olmak üzere 150 gemi ile dünya gemi siparişi sıralamasında 4. sırada yer alıyor. Türkiye'nin Norveç'e yönelik 600 milyon dolarlık



ihracatının yüzde 50'si gemi inşasıdır" açıklamasında bulundu.

“YAT SEKTÖRÜMÜZ DÜNYA MARKASI”

Savunma sanayi ve gemi inşa sanayi dışında da birçok alt birimde dünya genelinde Türk Denizcilik sektörünün önemli yer tuttuğunu hatırlatan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, “8 bin 333 km uzunluğundaki sahil şeridimizde toplam 180 adet limanımız bulunmaktadır. 2018 yılında, Türk limanlarında toplam 460 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bunun 60 milyon tonu kabotaj taşımacılığı, 70 milyon tonu transit taşımacılık ve 330 milyon tonu da ithalat ve ihracat taşımacılığıdır. Ayrıca dünyada marka haline gelmiş yat inşa sektörüne sahibiz. Türkiye, 2019 yılı süper yat inşa projelerine göre, 3 bin metre toplam uzunluk ile süper yat inşa dünya sıralamasında 4. sırada yer alıyor. Gemi söküm sektörü, 1976 yılından beri İzmir/Aliağa bölgesinde faaliyet gösteriyor. Aliağa Gemi Söküm Tesisleri, dünya çapında çevre dostu tesisler olarak anılıyor.” şeklinde konuştu.

“TİCARET SAVAŞLARI HER ŞEYİ DEĞİŞTİRDİ”

Kruvaziyer turizmine de değinen Başkan Kıran, “Deniz turizmi, toplam turizm döviz girdilerinin yüzde 20'sini oluşturuyor. Bu hespla deniz turizmi gelirinin 2018 yılında 5,9 milyar ABD doları olduğunu tahmin ediyoruz. 2018 yılında, 247 kruvaziyer gemi ile 213 bin 771 yabancı yolcu limanlarımızı ziyaret etti. Özellikle İstanbul'daki kruvaziyer limanlarının

2020 yılından itibaren tedricen hizmete girmesiyle; bu rakamların çok daha yukarıya taşınacağı, şimdiden yapılan kontratlardan anlaşılıyor” dedi.

“Bir armatörün kontrol edemediği yegane konudur” diyerek navlun sorunu hakkında da konuşan Başkan Tamer Kıran “Navlun dünyada meydana gelebilecek birçok olaydan etkilenebilecek bir unsur. Bu tamamen dünya gelişmelerine bağlı. 2016 yılında dünya ticaretinde oluşan daralma ve piyasaya giren gemi sayısındaki fazlalık ile en kötü dönem yaşandı. 2018 iyi gidiyor derken yıl sonuna doğru başlayan ticaret savaşları yine her şeyi değiştirdi. Ayrıca Çin dünya ekonomisinde deniz taşımacılığının en büyük aktörü. Çin'in adımları navlunu yükseltiyor ya da düşürüyor. Ben bu konuda tedbirli iyimser olmayı tercih ediyorum” yorumunda bulundu.

“SEKTÖRÜN OLUMSUZ HABERLERLE GÜNDEME GELMESİNDEN ÜZGÜNÜZ”

1 Temmuz Kabotaj Bayramı'ndan bahseden Kıran, “Bir devletin, kendi limanları arasında deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalığa kabotaj adı verilir. Bu ayrıcalıktan yalnızca yurttaşlarının yararlanması, millî ekonomiye önemli bir katkı sağlar. Ülkemizde kabotaj hakkının değeri yeterince anlaşılmıyor, basında yağlı direktten bayrak alma gibi yarışmalar ile gündeme geliyor. Bizim basın aracılığıyla kamuoyunu daha çok bilgilendirmemiz lazım” dedi. Sektörün, çoğunlukla olumsuz haberlerle gündeme gelmesinden üzüntü duyduklarını ifade eden İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, sektörü anlatmak üzere ulusal ve ekonomi basını ile daha sık bir araya gelmeyi planladıklarını ve sektörün değerinin anlaşılması için basın mensuplarıyla yakın işbirliği içerisinde olmak istediklerini söyledi.

DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da toplantıda söz alıp, sektör ve medya ilişkileri üzerine değerlendirmelerde bulundu. Meclis Başkanı Çakır toplantıda yaptığı konuşmada şunları



söyledi: “Hepinizin bildiği gibi iletişimin altın bir kuralı var: ‘Algılar geçicidir. Kalıcı olan olgulardır.’ Fakat bu kural maalesef denizcilikte geçerli değil. Bugüne kadar denizcilik bir bütün olarak konuşulsa da denizciliğimizin kamuoyu nezdinde, özellikle ekonomi basınında olumsuz bir algısı var gibi. Biz bunu yıllardır düzeltemedik. Burada sektör olarak, sektörün STK'ları olarak, DTO olarak muhakkak bizlerin de kusuru vardır. Biz kendimizi yeterince anlatamadık.”

“DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN ANLAŞILMAYA İHTİYACI VAR”

Paylaşılan rakamların sektörün anlaşılması için önemli olduğunu vurgulayan Çakır konuşmasına devam etti: “Bu konuları biraz çalışmak lazım. Denizcilik kendine has özellikleri, terminolojisi olan bir sektör. Ekonomi gazetecilerimiz bu sektöre çok vakıf olmayabilir ama bunları daha derin bir şekilde anlamaya çalışmanızı rica ediyoruz. Denizcilik sektörümüzün anlaşılmaya ihtiyacı var. Sizler, kendimizi kamuya ifade edebilmemiz için bir vasıtasınız.”

Meclis Başkanı Çakır; denizciliğin olumlu örneklerle gündeme gelmesinin denizcilik sektörünün geleceği için önemli olduğunu ama bugüne kadar sektörün olumsuz örneklerle gündeme geldiğini vurguladı. “Denizciliğimiz geçmişle kıyas kabul edilemeyecek kadar ilerde” diyen Çakır, denizcilik sektöründe ciddi sayıda yetişmiş insan olduğunu belirtti. Çakır, “Bu insan kaynağının doğru finansmanla

beslenmesi durumunda denizciliğimiz çok daha iyi seviyelere taşınacaktır. Finansmana erişim sorununu bugüne kadar denizcilik sektörümüz aşamadı. Deniz Ticaret Odası yeni yönetimi olarak çok yoğun çalışmalar yapmaktayız” ifadelerini kullandı. Salih Zeki Çakır, 2050 yılında Türk denizcilik sektörünün, dünya sıralamasında 10. sıraya yükseleceğini, bunun da Türkiye için çok büyük bir istihdam anlamına geldiğini söyledi.

“DENİZCİLİK CARİ AÇIĞI KAPATABİLİR”

Salih Zeki Çakır, “Türk denizciliği, Türkiye’nin hep yakındığımız sorunu olan cari açığını kapatacak potansiyele sahip bir sektör. Bu sektöre el birliği ile biz işverenler olarak siz de basın mensupları olarak buna destek vermemiz gerekiyor. Denizciliğe olumlu bakın lütfen olumsuzluk her sektörde vardır. Özellikle finans sektörünün denizciliğe ilgisini tekrar canlandırmak çok önemli” sözleriyle konuşmasını noktalarken, bu toplantıların daha sık tekrarlanmasını temenni etti.

“LOZAN’DA TARTIŞILACAK BİR DURUM YOK”

Prof. Oral Erdoğan, toplantıdaki sorular üzerine söz alıp, Lozan Antlaşmasının süresinin biteceğine dair net bir ifade olmadığını, Montrö Sözleşmesi’nin de 20 yılda bir kendini yenilediğini söyledi. Erdoğan, bu konuda Türkiye açısından tartışılacak bir durum olmadığını söyledi. Prof. Dr. Erol Erdoğan, “Denizciliğin Türk ekonomisine katkısı 20 milyar dolarlarda görünmek ile beraber, Türkiye ekonomisinin dışı açılan kapısı denizciliktir. Denizcilik ile ilgili diğer tüm katma değerler 800 milyar dolar olan Tüm Türkiye ekonomisinin içinde zaten. Atatürk’ün ifade ettiği gibi denizciliği milli ülkü haline getirmenin ne anlama geldiğini ayrıca değerlendirmek gerekiyor” ifadelerini kullandı.

“TEMİNAT SORUNUNDA KASIT VAR”

Tamer Kiran kendisine sorulan sorulara da toplu olarak cevap verip şunları



söyledi. Kiran yabancı bankalarla yaşanan teminat problemi ilgili soruya, “Yabancı bankaların, kasıtlı olarak çok kuvvetli ülke bankalarımıza, karşı teminatı sağlamamasından dolayı,

teknolojilerle kirlilik boyutunun tespit edilebildiğini söyledi. Kiran konu üzerine Çevre Bakanlığı ve Büyükşehir Belediyeleri nezdinde çalışmaların sürdüğünü söyledi.



özellikle Kuzey Avrupa’dan almak üzere oldukları siparişleri kaybetme noktasına geldiler.

Kaybedenler oldu ama neyse ki bir zaman sonra bu iş biraz toparlanmaya başladı” cevabını verdi.

Kiran sorulan soru üzerine çevre cezaları ile ilgili de konuşup, kirlilik cezasının gemi boyutuna göre değil de kirliliğin miktarına göre olması gerektiğini söyledi. Kiran mevcut

Kiran geçmişte yaşanan krizlerde oda yönetiminin aldığı tavırlar hatırlatılarak sorulan soru üzerine, kriz yönetimi üzerine oda nezdinde bir çalışılma yapıldığını belirtti. Kiran, bilgi kirliliğinin insanları denizcilikten soğuttuğunu ve sapla samanı karıştırdığını söyledi. Başkan Kiran; gazetecilerle bir araya gelinmesinin de aslında bu iletişim kanallarının verimli kullanılması için bir girişim olduğunu söyledi.



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

“DENİZ İŞ KANUNU GÜNCEL OLMALI”

İMEAK Deniz Ticaret Odası öncülüğünde gerçekleşen, “Deniz İş Kanunu Sorunlar, Çözüm Önerileri ve Strateji Belirleme Çalıştayı” denizcilik sektöründe kapsayıcı bir iş kanunu tekrardan inşa etmek üzere sektör paydaşlarını bir araya getirdi.



İstanbul Kalyon Otel’de düzenlenen çalıştaya İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyeleri’nin yanı sıra, yargı temsilcileri ve akademisyenler katıldı. Moderatörlüğünü Prof. Dr. Fevzi Şahlanan yaptığı ve iki oturumdan oluşan çalıştayda; “Deniz İş Kanunu Hukuki Değerlendirmesi”, “İş Süreleri”, “Fazla Mesai”, “İş Sözleşmesinin Sona Ermesi”, “İş Kazalarında Sorumluluk” konuları masaya yatırıldı.

Toplantıda konuşan DTO Başkanı Tamer Kıran, “Denizciliği diğer mesleklerden farklı kılan da gemilerdeki çalışma şartları ve riskleridir. Denizciliğin arz ettiği bu farklı özellikler denizciliğe yönelik iş yasalarının da ayrı olmasını gerektirmiştir” diyerek sözlerine başladı. Deniz İş Kanunu’na değinen Kıran, “Türkiye’de ilk Deniz İş Kanunu 10 Mart 1954 tarihinde 6379 sayılı yasa ile yürürlüğe girmiş, zaman içerisinde kanundaki eksiklikler göz önünde bulundurularak, 20 Nisan 1967 tarihli

ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile değiştirilmiştir” sözleriyle kanunun tarihine vurgu yaptı.

Tamer Kıran, Deniz İş Kanunu’nun düzenlenmesi ile ilgili ise şunları söyledi: “Bu önemli çalıştayda, Deniz İş Kanunu’ndaki ve sektörümüzdeki başlıca sorunların tespit edilmesi, çözüm önerilerinin ve stratejilerin belirlenmesi hedeflenmektedir. Bu çerçevede, Deniz İş Kanunu’nun denizcilik sektörünün kendine has özelliklerini, diğer iş kollarından farklılıklarını gözeterek şekilde ve uluslararası standartlara uygun şekilde yeniden düzenlenmesine büyük önem atfediyoruz.”

“KANUN İHTİYACI KARŞILAMALI”

Kıran konuşmasına şu temennilerle sonlandırdı: “Belirtilen hususlar kapsamında; denizciliğin ulusal ekonomimize katkısına paralel olarak giderek artan önemi, uluslararası statüsü ve kendine has

özellikleri dikkate alınarak, Deniz İş Kanunu’muzun gemiadamları ile gemi sahipleri veya işletenleri arasındaki çalışma hukukundan kaynaklanan ilkelerin ihtiyaçları karşılar nitelikte ve güncel olmasını zorunlu hale getirdiği açıktır.”

Çalıştay sonunda, denizcilik mesleğinin riskli çalışma şartları da göz önüne alındığında 1967 yılında yürürlüğe giren Deniz İş Kanunu’nun yasal düzenlemeler ve uluslararası sözleşmelerin getirdiği değişiklikler çerçevesinde revize edilmesi gerektiği, özellikle MLC (Maritime Labor Convention) Sözleşmesinin bir çatı sözleşme olarak dikkate alınarak Deniz İş Kanunu’nun bu sözleşmeyle uyumlu hale getirilmesi gerektiği konusunda fikir birliğine varıldı.

Ayrıca fazla çalışma saatleri konusunda yaşanan sorunların neler olduğu belirlenerek, acil mevzuat güncelleme çalışması yapılması kararına varıldı.

TURKEY



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

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



im pa **ILS**



TradeNet
#52240



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



Head Office :

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

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

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE YENİ DÖNEM

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın katkılarıyla kurulan Türkiye'nin ilk ve tek denizcilik üniversitesi Piri Reis Üniversitesi'nin yeni Mütevelli Heyeti Başkanı, Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran oldu.

Önceki Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, Mütevelli Heyeti Üyeliği görev süresinin 22.07.2019 tarihinde dolması nedeniyle; 17 Temmuz 2019 tarihinde yapılan Mütevelli Heyeti toplantısında Mütevelli Heyeti Başkanlık görevinden ayrılmıştı.

Yapılan oylama sonucunda Mütevelli Heyeti Üyesi Tamer Kıran, üyelerin oybirliğiyle Mütevelli Heyeti Başkanlığı'na seçildi. Metin Kalkavan'ın 12 yıl boyunca yürüttüğü görevi devralan Tamer Kıran aynı zamanda TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı da yürütecek. Bu iki görevlendirme ile DTO Başkanı Tamer Kıran'ın, Türkiye'de denizcilik eğitimi için en kritik iki makamın da sorumluluğunu alması ile yeni bir dönem başlamış oluyor.



DTO'DAN SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI'NA ZİYARET

Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve DTO Yönetimi, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'nı ziyaret etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi, Başkan Tamer Kıran liderliğinde Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'nı ziyaret etti. Sahil Güvenlik Komutan Albay Tayfun Paşaoğlu tarafından karşılanan heyet, komutanlığın çalışmaları hakkında bilgilendirildi. DTO yönetimi de denizcilik sektöründe yaşadığı bazı sıkıntıları Sahil Güvenlik Komutanlığı'na ilettili.

Görüşme, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na ait Güven teknesinde gerçekleşti.

Yapılan görüşmelerin ardından Güven isimli tekne gezildi. Albay Tayfun Paşaoğlu görüşme sonrası yaptığı açıklamada gelecek nesillerin daha güzel denizlere ve geleceğe sahip olması için fikir alışverişini yapıldığını söyledi. DTO Başkanı Tamer Kıran ise, yaptığı açıklamada ev sahipliği için Paşaoğlu'na teşekkür edip, kendisine sıkıntı yaşadıkları birkaç konuyu yüz yüze anlatma fırsatı bulduklarını söyledi. Ziyaretin sona ermesinin ardından iki taraf birbirlerine karşılıklı anı objesi takdim etti.



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



TÜRK EKONOMİSİNİN GELECEĞİ: ALIĞA

Deniz Ticaret Odası'nın en yeni şubesi Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi açıldığından bu yana bir sene geçmemiş olmasına rağmen, yaptıkları çalışmalarla bölgeye yeni bir dinamizm kazandırdı. Bu başarının arkasındaki isimlerin başında gelen Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ile Aliğa'nın Türk ekonomisindeki rolünü konuştuk. Ayrıca bölgedeki sektör temsilcileri ile bir araya gelerek Türk ekonomisinin yüzde 8'ini meydana getiren Aliğa bölgesinin yükselen sanayisini yerinde gözlemledik.



ADEM ŞİMŞEK

DTO ALIĞA ŞUBESİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi yeni bir şube, bu ihtiyaç nasıl hasıl oldu ve süreç nasıl işledi?

Öncelikle Tamer Kiran Başkanımıza Aliğa'ya göstermiş olduğu özel sevgisinden dolayı ve odanın kurulması aşamasında seçim zamanında vermiş olduğu sözü yerine getirdiği için teşekkür ederiz. Aslında bu dört senelik altyapısı olan bir konu. Aliğalı denizci kardeşlerimiz dört sene önce oturup konuştuk. Dedik ki: "Aliğa'nın ihtiyacı var. Aliğa'ya Deniz Ticaret Odası'nın kurulması lazım." Çünkü 17 limanı, 2 rafinerisi, 1 kimyasal fabrikası, üç tarafı denizlerle çevirili bir liman kentinden

bahsediyoruz. Senede 5.500-6.000 geminin uğradığı bir liman kenti. Bunun içerisinde ham petrol, konteyner, kuru yük var, kömür var. Bir de gemi söküm var. Böyle olunca çok iyi bir strateji yakalamış bir liman şehrinde denizin özgüveniyle dönen böyle büyük bir sistem içinde Deniz Ticaret Odası'nın olmayışı büyük bir eksiklikti. Biz bunun altyapısını yaptık. Metin Kalkavan Başkanım da bu işin çalışmasını yaptı. Ona da teşekkürlerimizi borç biliriz. O zamanlar da Tamer Bey o sistemin içerisinde Yönetim Kurulu'ndaydı.

Üç sene boyunca önümüze engeller

çıkırsa da biz uğraştık bu odanın kurulabilmesi için. Tamer Bey yapılan seçimlerde kazandığı zaferin ardından temmuzda Aliğa Deniz Ticaret Odası'nın kurulması için bir yazı gönderdi. Bunun üzerine toplandık biz de arkadaşlarla. Şahsım kurucu başkan olarak görevlendirildi. Eylülde Kurucu Başkan unvanını aldım. Bu gururu bana yaşattığı için İMAEK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'na Aliğa'daki denizci kardeşlerimiz adına teşekkür ediyorum.

Aliğa denizcilik sektörünün kısa bir fotoğrafını çekip, buradaki sektör paydaşlarından bahsedebilir miyiz?

Aliğa gerçekten stratejik olarak çok önemli bir sanayii kenti. Dolayısıyla çok önemli bir liman kenti. Çünkü Aliğa Organize Sanayii Bölgesi bugün Türkiye'nin önemli sıralamalarında yer alıyor. Geçen sene 5.300 tane gemi geldi. Bu sene hedeflerimiz bunun üzeri ama yakalar mıyız, yakalayamaz mıyız bilemiyorum global ekonomik krizden dolayı. Gemi sayılarında birazcık düşüş var. Ama almış olduğum istatistiklere göre mayıs ayının sonunda 2067 tane gemi şu an hâlihazırda limanlarımıza uğramış ve çıkmış durumda. Bundan sonra yaklaşık yedi ayımız var. Bu yedi ayın içerisinde de yaklaşık 3.000-3.500 tane gemi gelmesi bekleniyor. Aliğa'da çok büyük fabrikaların enerji üretimleri var.

Bunun yanında üç tane çok büyük konteyner limanımız var; TCE Ege, İspanyollar var, Nempport var... Nempport %100 Türk sermayeli bir firma. Socar



Grubu'nun da şu an bir konteyner limanı oldu. Baktığınız zaman üç tanesi senede 1.000.000'un üzerinde konteyner elleçliyor. Öbür taraftan bugün açılan bir Socar Rafinerisi'nin kapasitesi 11.000.000 ton. Bekledikleri gemi sayısı 600-700 kadar. Burası da iki ay önce start verdi. Büyük tonajlı gemiler gelip gidiyor. Neyimiz var?

Tüpraş'ımız var. Kapasitesi 12.000.000 ton. Büyük gemiler buraya da geliyor gidiyor. Bunun dışında Etki Limanı'mız var. Doğalgazı sıvılaştırılan LNG gemimiz var. Nemrut Limanı'na gelecek olursak daha çok demir çelik fabrikalarının kullandığı HABAŞ, Ege Çelik, İzmir Demir Çelik gibi firmalar yer alıyor. Bunun yanında Batı Limanı ve Ege Gübre Limanı ile birlikte büyük bir ihracat ve ithalat potansiyeline sahip. Bu limanların haricinde EGEGAZ'ımız var. Onlar da Çolakoğlu Grubu'na ait LNG tesisidir. Buraya ayda yaklaşık dört beş tane LNG gemisi geliyor. Yanında TOTAL limanı var, benzin mazot götürüyor. Öbür tarafta da Petkim Limanı var, kimyasal maddeleri taşıyan gemiler gidip geliyor.

Aliağa Şubesi'nin kurulması burada neleri değiştirdi?

Burası daha yedi sekiz aylık bir Deniz Ticaret Odası şubesi. Neler değişti? İzmir şubesine başvuran kardeşlerimizin sorunlarının çözüme ulaşması konusunda daha hızlı davranabildik. Kısa zamanda iyi işler yaptık. Önce Aliağa'ya bir denizci şehri olduğunu hatırlatmayı amaçladık. Mesela, Aliağa Milli Eğitim Müdürlüğü ve Aliağa DTO bir protokol yaptı. Aliağa'da bulunan okullarda şiir, resim ve kompozisyon yarışması düzenlendi denizcilik ile alakalı. Denizi öğrencilere nasıl

sevdiririz? Nasıl daha iyi tanıtabiliriz? Bir yarışma yaptık. Çok güzel de ses getirdi. Aliağa'da bulunan üye kardeşlerimize dört ay boyunca ücretsiz İngilizce eğitimi verdik. Yaklaşık 90 kişiye kademeli bir şekilde İzmir'de anlaşma yapmış olduğumuz bir kurs aracılığıyla ders verdik. Neler yapmaya devam ediyoruz? Aliağa'da Yelken Kulübü, Sualtı Kulübü desteğimizle kuruldu. Denizlerde yarışlar yapılıyor. Yani DTO; Aliağa'yı sosyal sorumluluk anlamında canlandırdı. Bu tabii ki güzel oldu. Denizi sevdirdik. Denizi aşıladık. Denizin altında temizlik yaptık, 20-25 dalgıçla. Eski Foça'da yaptık bunu, belediye ve çevre şube ofisiyle çalıştık. Çok güzel bir verim aldık. Neden bunu Çandarlı'da da yapmadık diye düşündük. Beraber yapmış olduğumuz çalışma neticesinde almış olduğumuz Aliağa'dan ve Çandarlı'dan aldığımız öğrencilerle temizlik yaptık. Bunu ülkemiz için yaptık. Biz sosyal sorumluluk projelerinin için de bulunma gerekliliğimizi bildiğimiz için orada olduk. Çok da mutlu olduk, çok keyif aldık. Bunlar güzel şeyler. Bu iş bir ekip işi.

Sosyal projeler dışında da pek çok konuda ilerleme sağlandı diye biliyorum, akşam altıdan sonra gemilere yakıt verme sorunu ortadan kaldırıldı mesela. Transit yakıt ikmal için de yakın zamanda girişimler oldu galiba?

Tamer Başkanımıza bir teşekkür daha ediyorum. Bundan bir iki ay önce Aliağa'ya geldiği zaman neden burada transit gelen gemilerin transit yakıt ikmallerinin yapılmadığını sorguladı. Biz de ondan almış olduğumuz o güçle gereken yerlerde görüşmelerimizi yaptık. İstanbul'dan, genel merkezden de gerekli görüşmeler yapıldı. Bunun müjdesini verelim; geçen aydan itibaren artık gelen transit gemiler Aliağa'da yakıt alabilecek. Neden? Gerçekten buna ihtiyacımız vardı. Buraya gelen gemiler yakıtlarını bu limanlarda alıyorlardı. Yüksek maliyetler çıkıyordu. Ama şimdi gemi gelecek, transit olarak demirleyecek. Güzel bir çalışma kompozisyonunda herkes



bize destek oldu. Gereken yapıldı. Koordinatlar belirlendi, şimdi bundan sonra gemilerin transit geçip, yakıt almasını bekleyeceğiz. Artık bu sistem devreye girdikten sonra 24 saat gece gündüz bütün güvenlik, sigorta işlemleri bittikten sonra gemi buradan istediği saatte yakıtını alabilecek. Socar'ın da devreye girmesiyle bunkerde Aliğa biraz daha isminden söz ettirmeye başladı.

Burada büyük bir pasta var. Biz bu pastanın Mısır'a, İsrail'e, Yunanistan'ın Pire Limanı'na gitmesini istemiyoruz. Çünkü bizim burada gerekli altyapımız var. Acentelerimizin ciddi sorunlarını çözdük geçmişte. Bunların olması elbette ilçemizde bir Deniz Ticaret Odası olmasından kaynaklanıyor. Gelen sorunları günübirlik ya da ertesi gün çözüyoruz. Çünkü artık onların da bir şubesi var.

Aliğa bölgesinin sınırları Ayvalık'a kadar ulaşıyor oradaki denizcilik ekonomisinden bahseder misiniz?

Sonuçta İzmir, Aliğa ile beraber 800-900 üyeli bir şubeydi. Tabii bizim odamız kurulunca Aliğa'da bulunan bütün üyelerimiz Aliğa'ya otomatikman geldi. Kimler geldi? Ayvalık, Dikili, Aliğa, Eski Foça, Menemen ve Bergama'daki üyelerimizin hepsi şu an Aliğa Şubesi'nin üyeleri. Yaklaşık 171 faal üyemiz var.

Bunların içerisinde 15-20 arası Ayvalık, Eski Foça'da 10, Menemen'de tekne imalatıyla uğraşan 6-7 tane, Dikili de 7-8 üye olmak üzere böyle bir toplam sayı bulunuyor. Bu arada tabii burada bunları söylerken Dikili limanından da bahsetmek gerek. Ben Dikili Limanı'ndan Aliğa'ya gelen gemileri içine koymuyorum. Senede en az 150-200 gemi adedi var, orada da bir liman var sonuçta. Öte yandan Ayvalık'ta da turizm, Eski Foça'da da turizm.

Aynı zamanda Dikili'de bundan 3 hafta önce Midilli'ye sefer başladı. Bizim de desteklerimizle, vermiş olduğumuz bilgilerle, Dikili Belediyesi'nin öncülüğünde bugün üçüncü seferini

yaptı. Haftada bir yapıyor. Her seferinde de 400-450 kişi karşıdan geliyor, burada alışverişini yapıyor. Tabii burada belediyenin de desteği var.

Yakın zamanda Aliğa-Midilli arası yolcu taşımacılığının başlaması için de girişimleriniz oldu galiba?

Ayvalık'ta yıllardır devam eden bir servis var Midilli'ye. Yaklaşık altı tekneyle iki şirket var. Yaz sezonunda çok iyi turist girdisi oluyor. Biz de bunlardan esinlenerek dedik ki "Neden Aliğa'da olmasın?" Deniz Ticaret Odası Şubesi olarak bunun bir çalışmasını yaptık. Belediye Başkanımızla, Vali ve Kaymakamımızla, İlçe Emniyet Müdürümüzle görüşmeler yaptık ve iki ay önce bir komisyon kurduk. Bu komisyonun içerisinde Aliğa DTO olarak biz de varız. Komisyon başkanı Aliğa Kaymakamımız. Bunu içerisindeki iştiraki kurumlardan bazıları belediye, gümrük emniyet ve bizim. Bizim hâlihazırda bir su iskelemiz var. Bu su iskelesine yapılacak küçük tamiratlarla önümüzdeki sene Aliğa Belediye Başkanımızın seçim kampanyasında da kullandığı üzere hızlı bir şekilde Aliğa'dan Midilli'ye seferler başlayacak, buradaki esnaf da kazanacak.

Aliğa'da bir tersane projesinden bahsediliyor. Bu konuda ne söylersiniz?

Tersane projesi değil aslında. Geçen gün bilgilendirmesini yaptım, yanlış anlaşılmalardan olmasın. İnşallah bir gün tersanemiz de olur. Bizim bir çekek yerine ihtiyacımız var. Küçük tonajlı yakıt ve su barçlarını küçük ölçekli ticari teknelerin bakım ve ihtiyacını karşılayabilecek bir çekek tersanesine ihtiyacımız var.

Biz haddimizi biliriz, bizim tersanede gözümüz yok. Gemi sökümümüz var, bizim için o da tersanedir. Çekek bakım onarım yerleri çok daha farklı bundan. Bundan üç ay önce bir kardeşimiz müracaat etti. Biz de müracaatını aldık ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne gönderdik. Müdürlükten gelecek cevabı bekliyoruz. Burada bir ihtiyaç var.

Buradan İzmir'e yaklaşık 8-9 saatte barcım gittim. Bir milli servet kaybı var. Dün barcımın yanına gittim, mal sahibiyile görüştüm. Burayı restoran yapıyorum dedi. O da kapandıktan sonra biz ne yapacağız bilmiyorum. Ayvalık'ta Midilli seferi yapan 30 tane araçlık feribot da benim barcımın yanındaydı. Sırf bakım onarım için kaç saat harcayıp Ayvalık'tan İzmir'e gelmiş. Bununla ilgili biz genel başkanımızdan yardım talep ediyoruz. Ben kendisine de anlattım durumu. O da beni çok ciddi bir şekilde dinledi. Biz işi bir yere kadar getireceğiz. Foça Belediyesi'nden de randevu aldık. Onlarla da görüşmelerimiz devam edecek. burada bir çekek gemiye ihtiyacımız var.

Aliğa, Türk ekonomisinin de atardamarlarından, Başkanım makro boyutta ne kadarlık bir hacim var burada?

Aliğa bölgesi Türk ekonomisine %8 katkı sağlayan bir potansiyele sahip. Bunun yanında geçen sene ithalat ve ihracatta tonaj 90.000.000 grosston idi. Gerçekten rakamlar çok büyük yani. Bunun yanında Türkiye'nin en büyük ikinci liman bölgesinden bahsediyoruz. Buraya değer vermemizin Deniz Ticaret Odası olarak işin üstünde durmamızın tek sebebi bunlardır.

Aliğa dediğimizde aklımıza ilk gelen şey aslında gemi söküm, aynı zamanda siz de Dünya Gemi Sökümcüleri Derneği Başkanı'sınız bize biraz bu sektörün son durumundan bahsedebilir misiniz?

Ben 2009 senesinde Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği'nin Başkanı seçildim. 8 sene başkanlığı yaptım. Orayı da ekibimizle birlikte uluslararası anlamda dünya standartlarında bir yer haline getirdik. Aynı zamanda 8-9 senedir Dünya Gemi Sökümcüleri Derneği'nin de başındayım. Orada da artık bu sene sona yaklaşıyoruz. Gemi söküm işini Avrupa'da en iyi Türkiye yapıyor. Tonaj olarak en küçüğünü biz yapıyoruz. Çünkü bizim de yaklaşık yıllık bir milyonluk kapasitemiz var. Benim

zamanımda 925 bin tonu gördük. 350-400 parça gemi geldi. Tabii 700.000'leri de gördük. Geçen sene herhalde 600.000 ton gibi bir miktardı seneye bir milyon olmasını umut ediyoruz. Yaklaşık 1.500-2.000 kişi istihdam ediliyor burada bu sektörde. Yan sanayi ile birlikte 6.000 gibi rakamlara da ulaşılabilir. 22 firmanın olduğu 1800 metre denize cephesi olan bir bölgeden bahsediyoruz.

Bir yandan uluslararası kurallar değişirken, Türkiye dünya pazarında oyunun yeni kurallarına ne kadar uyum sağlayabiliyor gemi sökümde?

Benim zamanımda 7 şirket olarak AB Green Recycling adı altında bir icraatımız oldu. AB de artık gemiyi yeşil endüstri olarak gördüğü için Green Recycling adı altında sökülmesini istiyor. Biz bunun çalışmasını yaptık, müracaatlarımızı ettik. Bu işin altyapısı olması gerekiyor, yatırımların tam yapılması lazım. Bir sene içerisinde bu şirketlere gelindi, gidildi. 3 şirket Green Recycling sertifikası aldı. Müracaat etmiş olduğumuz diğer 4 şirket de umarız bu sene bu sertifikayı alacaklar.

Burada 22 tane firma var. Almış olduğum bilgiler neticesinde 3-4 firma daha müracaat etmiş. Çok hassas bir iş bu. Avrupalı gemisini satıyor ya da gönderiyor ama ondan sonra iş bitmiyor. Bizim başımızda bekliyor. Geminin ilk gününden son gününe kadar geminin kesimini takip ediyor ve şirketine raporluyor bunu. Onlara ofis ve araba tahsis ediyoruz, yardımcı olmak için çabalyoruz. Bu bir rapor halinde şirketine gidiyor ve değerlendiriliyor. Bir sonraki gemi için mühim bu. İş artık profesyonelleşerek Green Recycling'e gidiyor.

Az önce dünyada en iyi bizim yaptığımızı söylememin sebebi teknoloji olarak geçilemeyecek olmamızdır. İş ve iş güvenliğinde bizi kimse geçemez. Bangladeş, Pakistan, Hindistan, Çin ve beşinci olarak da Türkiye. Başka bir yerde yok. Çin bir karar aldı iki sene önce. Çin bayraklı gemilerden başka gemi kesmeyeceklerini duyurdu.



İSMAİL ÖNAL

DTO ALIĞA ŞUBESİ MECLİS BAŞKANI

Pakistan, Bangladeş gibi ülkeler bu işte tonaj olarak ilk sıralardalar. Hindistan ilk sırada, Bangladeş iki ve Pakistan üçüncü sırada. Tonaj olarak çok iyi ama kesim olarak bizim kadar iyi değiller.

Hep iyi bir tablo çizdik Başkanım, Aliğa'nın sorunlarından da bahsedelim biraz?

Sorunlar çıktığında anında müdahale etmeye çalışıyoruz. Yetkilendirilmiş liman başkanlıklarına verilmiş yetkiler vardı, Aliğa yoktu. Bunların içerisine Aliğa'yı koyduk. 10.000'e yakın amatör denizci ehliyeti verdik. Bunlar güzel şeyler. Havaalanı acenteleriyle ilgili sıkıntıları çözmeye çalışıyoruz, bir noktaya kadar getirdik. Çözebildiğimizi çözüyoruz. Çözmeye de devam edeceğiz, biz buradayız. Socar Limanı yeni olduğundan giriş çıkış problemleri vardı, ekip olarak inceledik, baktık. Sistem hakkında fikir alışverişinde bulunduk ve düzelttik. Biz de faaliyet raporu çıkardığımız zaman detaylı olarak sunacağız yaptıklarımızı.

Çandarlı Limanı dev bir projeydi, son durum nedir?

Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın birinci etabı bitti. İkinci bir bütçe çalışması yapıp ihaleye çıkacak. Avrupa'nın en büyük limanından bahsediyoruz. Burayı kimse tutamaz. Yollar otoban. Şimdi İzmir'den, havaalanına biniyorsun aracına, Çandarlı'ya kadar otoban. 120 kilometreden bahsediyoruz. İkinci etap ihaleye verildi. 29/09/2019'da 57 kilometre açıldığı zaman ki üç ay gibi bir zaman kaldı Çandarlı Limanı'na kadar otoban olacak.

Sayın Binali Yıldırım temelini atmıştı yaklaşık 2 sene önce. Buradan hemen Çanakkale'ye bağlanmak mümkün olacak. Çanakkale'de köprü yapılıyor. Gelibolu'ya kadar zaten bir otoban var. Çandarlı'dan Çanakkale'ye giden bu yol büyük İpekyolu Projesi'nin de bir parçası. Bunlar güzel şeyler. 2023'te hepimiz göreceğiz.

İSMAİL ÖNAL: "TESİSLERİN TOPLU OLMASI BÜYÜK AVANTAJ"

Aliğa gezimizde uğradığımız adreslerden biri İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Meclis Başkanı İsmail Önal'dı. Kendisi de bir geri dönüşümcü olan Önal'a geri dönüşüm sektöründeki genel tabloyu sorduğumuzda, "Yaşam eğrisinin sonuna gelen gemilerin değerlendirildiği, tersanelerimizde yürüyen sürecin tersine işlediği bir sektör olan Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretimdir" sözleriyle sektörün fotoğrafını çekti. "Bir milyon tonluk kapasiteyle, ekonomiye 400 milyon USD katkı sağlayan Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; 28 parselde 22 firmayla Aliğa'da yer alarak, Türkiye'yi Akdeniz Çanağında bu sektörde tek ülke konumuna getirmiştir" diyen Önal, "Tesislerin toplu olarak yer alması ülkemize ve bölgemize büyük avantaj sağlamakla beraber istihdam açısından da bölgemizin kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Gemi geri dönüşümde istihdam edilen kişi sayısı 2.000-2.500 aralığında olup, bu rakam yan sanayicilerle birlikte 7 bin kişiye ulaşmaktadır" ifadelerini kullandı.

İsmail Önal, "Aliğa'da 2018 yılında 161 adet gemi sökülmüş olup, sökülen gemi ağırlığı 602.000 LDT (Light Displacement Ton, Geminin Boş Ağırlığı) olmuştur. 2019 yılının ilk yarısında ise 72 adet gemi sökülmüş, sökülen gemi ağırlığı 383.200 LDT olarak belirlenmiştir" sözleriyle son olarak Aliğa ile özdeşleşen gemi söküm sektörünün sayısal verilerine değindi.

(DTO Aliğa Şubesi)

DTO KOCAELİ ŞUBESİ'NİN YENİ BİNASI HİZMETE GİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin yeni hizmet binası törenle hizmete girdi. Törene TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu'nun yanı sıra Kocaeli Milletvekili 65. Dönem Milli Savunma Bakanı Fikri Işık da katıldı



DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ev sahipliğinde gerçekleşen açılış törenine; Kocaeli Milletvekili Fikri Işık, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu, DTO Yönetimi, DTO Şube Başkanları ve Kocaeli STK'ları katılım gösterdi.

Şubenin açılış töreninde konuşan Vedat Doğusel, "Uluslararası ve ulusal boyutta denizci millet, denizci ülke, denizci Kocaeli için ne kadar çaba sarf ettiğimizi sizlerle beraber burada çok güzel bir şekilde görmekteyiz. Kentimiz denizciliğe sahip çıkmıştır.

Odamız kentimize sahip çıkmıştır" sözlerini kullandı. Doğusel, DTO Kocaeli Şubesi'nin bugünlere gelmesinde TOBB'un ve Deniz Ticaret Odası'nın desteklerinin çok önemli olduğunu söyledi.

Vedat Doğusel günün önemine dikkat çekerek, bugünün kendileri için çok önemli olduğunu ve kelimelerle ifade edemeyecek kadar mutlu olduklarını söyledi.

"KOCAELİ ÜRETİM ÜSSÜ"

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ise açılış töreninde yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Bir Kocaelili olarak benim için bugün, bir gurur günü. Vedat kardeşimi kutluyorum ben, müthiş bir vizyon ve çalışkanlıkla koşturuyor. Kocaeli Şubemiz diğer sekiz şube gibi,



sizlere en iyi şekilde hizmeti ulaştırma vizyonunu önemli bir parçasıdır. Zira Kocaeli sanayimizin, üretim ve ihracat üssü. Avrupa'nın en büyük liman kentlerinden biri, dünya ticaretine yön veren başlıca şehirler arasında Kocaeli gelmektedir." Hisarcıkloğlu, Kocaeli'ne

yakışır bir binayı hizmete kazandırdıkları için hem Kocaeli Şubesi'ne hem de İMEAK Deniz Ticaret Odası'na ayrıca teşekkür etti.

FİKRİ İŞİK'TAN DTO'YA TEŞEKKÜR

Kocaeli Milletvekili ve 65. Dönem Milli Savunma Bakanı Fikri Işık yeni binanın yapımında emeği geçenlere teşekkür ederek, "Bugün burada bir güzel mekanın açılışında buluştuk. Bu güzel mekanın hazırlanmasında, bu şubenin Kocaeli'ne kazandırılmasında emek veren başta Vedat Bey'e ve tüm Yönetim Kurulu üyelerine, Deniz Ticaret Odamızın tüm mensuplarına bu şehrin bir milletvekili olarak özellikle teşekkür ediyorum" ifadelerini kullandı.

Konuşmaların ardından binanın önünde kurdele kesildi. Ardından açılışta yer alan heyet yeni binayı gezerek incelemelerde bulundu. Son olarak açılışa katılan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeleri ve Şube Başkanları, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ile toplantı yaptı.

(DTO Kocaeli Şubesi)

BODRUM'DA MAVİ KAZANACAK

Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi “Bodrum’da Mavi Kazanacak” sloganıyla kıyıların ve denizin temizliği için yeni bir projeyi daha hayata geçirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Bodrum ve Gökova Körfezi ile özdeşleşmiş dünya markalarından biri olan “Mavi Yolculuk” rotalarında yer alan kıyıları için TURMEPA (DENİZTEMİZ DERNEĞİ) ve Bodrum Belediyesi ile ortak uygulayacağı bir çevre projesini hayata geçiriyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, İMEAK Deniz Ticaret Odası, TURMEPA (DENİZTEMİZ DERNEĞİ) ve Bodrum Belediyesi ile birlikte ortak yürütülecek projede, Mavi Yolculuk teknelerinin uğrak yerlerinde kıyılarından ve teknelerden katı – evsel atıkları toplamak üzere bir tekne hizmete soktuklarını belirterek şunları söyledi: “Yaptığımız çalışmalarda gördük ki, dünyanın doğal harikalarından Bodrum ve Gökova Körfezi’ni her yıl binlerce tekne ziyaret etmekte.

Misafirlerimiz birçoğuna karadan ulaşımın sağlanmadığı bakir

koylarımızda denizlerimizin ve doğal güzelliklerimizin tadını çıkarmakta. Herkesin yaşaması gereken bu eşsiz deneyimi bir sonraki nesillere aktarabilmek, turizmin sürdürülebilirliğini sağlamak ve ülkemize katma değer oluşturmak en büyük amacımız. Bu kapsamda, kıyı ve denizlerimizin korunmasını en önemli önceliğimiz olarak kabul ediyoruz.

Bu düşünce ile çıktığımız yolda, gerek teknelerimizden, gerekse kıyılarımızdan katı atıkların toplanması için hizmete kazandırdığımız tekne, ücretsiz katı atık toplama hizmetini yapacak olup, deniz ve kıyı temizliği adına hedeflediğimiz projelerin başlangıcı niteliğindedir.”

PLASTİKLERE DİKKAT ÇEKİYORUZ...

Deniz kuşlarının yüzde doksanınin hayatlarının bir noktasında plastik atıklardan mutlaka yuttukları konusuna da dikkat çeken Başkan Dinç, “2050 yılında denizlerde balıktan daha

çok plastik olacak. Okyanuslardaki plastiklerin %70’i batık, %15’i yüzer durumda ve diğer %15’i kıyı ve sahillerde. Bilim insanları okyanuslarda 5 trilyondan fazla plastik parçasının yüzdüğü tahmin ediyor. 8 milyon ton plastik her yıl okyanuslara giriyor. Okyanuslardaki plastiklerin %90’ının deniz tabanına çökeceği tahmin ediliyor. Her yıl 100.000’den fazla deniz memelisi ve kaplumbağası plastikler sebebiyle ölüyor.

Deniz kirliliğinin %80’i karasal kaynaklı ve bunun da büyük bir bölümünü plastikler oluşturuyor” diyerek, Akdeniz’in dünyada plastik içerikli atıklarla en yüksek kirlilik oranına sahip olan bir iç deniz olduğunu da ifade etti. 1950’lerden günümüze insanlar tarafından üretilen plastik miktarının yaklaşık 8 milyar ton olduğu tahmin ediliyor.

(DTO Bodrum Şubesi)

30 AĞUSTOS: AKDENİZ'E TEKRAR KAVUŞMAMIZIN ZAFERİ

26 Ağustos 1922 sabahı Türk topçusunun karanlığı delerek gürleyen top atışlarıyla şafak söküyordu. Afyon'dan, taarruza geçen Türk Ordusu; sayı ve teçhizat bakımından üstün Yunan Ordusu'nu geri çekilmeye zorlarken, aslında 1071'de Anadolu'yu yurt edinen Türklerin bir daha bu topraklardan sökülemeyeceğini ve Akdeniz'e tekrar kavuşacağını gösteriyordu.

Tarihimize adını altın harflerle yazdırmış Büyük Taarruz'un neticesi olan Büyük Zafer'in bu sene 97. yılını kutlayacağız. Büyük Taarruz başladığında, İzmir'e ulaşmak bazıları için çok cüretkar bir hedef olsa da bugün Türk ekonomisinin atardamarı olan deniz yollarına ve kıyılarına ulaşma hedefi Atatürk'ün ilerleme de ısrar ederek bugünleri gören ileri görüşlülüğünün kanıtıdır. Şehitlerimizin aziz hatırasını her sene onurlandırdığımız Büyük Taarruz aslında büyük bir taktik zekanın ürünüdür. Büyük bir gizlilikle geçen hareket hazırlıkları ve planlama aşaması yaklaşık altı ay sürmüştür. Bu hazırlık aşamasında sabırsızlananlar olmuşsa da bir an önce saldırıya başlanmasını isteyenlere Başkumandan Mustafa Kemal Atatürk, hazırlıkların tamamlanmadığını söyler ve "Ordumuzun kararı, taarruzdur. Fakat bu taarruzu tehir ediyoruz. Sebebi, hazırlığımızı tamamen bitirmeye biraz daha zaman lazımdır. Yarım hazırlıkla, yarım tedbirlerle yapılacak taarruz, hiç taarruz etmemekten çok daha kötüdür" ifadelerini kullanır.

Büyük Taarruz 26 Ağustos gecesi başladığında, 5. Süvari Kolordusu, Balıkaya mevkiinden sızma yaparak Yunan hatlarının gerisine intikale geçer. İntikal bütün gece sabaha kadar sürer. Yine 26 Ağustos sabahı Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, yanında Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa ile birlikte muharebeyi idare etmek üzere Kocatepe'deki yerini aldı. Büyük Taarruz burada başlayarak, topçuların sabah saat 04.30'da taciz ateşi ile başlayan harekât, saat 05.00'te önemli noktalara yoğun topçu ateşi ile devam etti. Türk



piyadeleri, sabah 06.00'da Tınaztepe'ye hücum mesafesine yaklaşarak tel örgüleri aşıp Yunan askerini süngü hücumu ile temizledikten sonra Tınaztepe'yi ele geçirdi. 27 Ağustos Pazar sabahı gün ağarırken Türk ordusu bütün cephelerde yeniden taarruza geçti. Taarruzlar çoğunlukla süngü hücumlarıyla ve insanüstü çabalarla gerçekleştirildi. Aynı gün Türk birlikleri Afyonkarahisar'ı geri aldı. Başkomutanlık Karargâhı ile Batı Cephesi Komutanlığı Karargâhı Afyonkarahisar'a taşındı. 28 Ağustos Pazartesi ve 29 Ağustos Salı günleri başarılı geçen taarruz harekâtı, 5. Yunan Tümeni'nin çevrilmesi ile sonuçlandı. 29 Ağustos gecesi durum değerlendirmesi yapan komutanlar, hemen harekete geçerek muharebenin sür'atle sonuçlandırılmasını gerekli buldular.

Düşmanın çekilme yollarının kesilmesi ve düşmanı çarpışmaya zorlayarak tamamen teslim olmalarını sağlama yolunda karar aldılar ve karar sür'atli ve düzenli bir şekilde uygulandı. 30 Ağustos 1922 Çarşamba günü taarruz harekâtı, Türk Ordusu'nun kesin zaferi ile sonuçlandı.

Büyük Taarruz'un son safhası Türk askerî tarihine Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak geçti.

"ORDULAR İLK HEDEFİNİZ AKDENİZ'DİR, İLERİ!"

30 Ağustos 1922 Başkomutanlık Meydan Muharebesi sonunda, düşman ordusunun büyük kısmı dört taraftan sarılarak Mustafa Kemal Paşa'nın ateş hatları arasında, bizzat Zafertepe'den idare ettiği savaşta, tamamen yok edildi veya esir edildi. Aynı günün akşamında Türk birlikleri Kütahya'yı geri aldı. 9 Eylül'de İzmir'in kurtuluşuna kadar sürecek olan ilerleme esnasında Yunan ordusu içlerine kadar sızdığı Anadolu coğrafyasından büyük bir hızla geri çekilirken, büyük bir hezimete uğramıştı. Mustafa Kemal Atatürk'ün büyük komutanlık hünerlerini sergilediği savaşın en büyük kazanımlarından biri Türkleri tekrardan denizle buluşturmasıdır. Atatürk de bu stratejik hedefin farkındadır ve Yunan ordusu kaçarken tarihe geçecek meşhur sözünü söyleyecektir: "Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!.."



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Dünyada ve Türkiye’de denizcilik eğitimi



PROF. DR. OSMAN KAMIL SAĞ *

ÖZET

Bu makalede klasik anlamıyla denizcilik eğitime yer verilmiştir. Önce Uluslararası Denizcilik Eğitiminde Akreditasyon ve Kalite Standartları tanıtılmış, daha sonra da sırası ile dünyadaki ve Türkiye’deki denizcilik eğitiminden örnekler verilmiştir. Takip eden bölümde dünyada ve Türkiye’de Gemiadamı Zabitan Arz /Talep durumu belirtilerek devam edilmiştir. Son olarak Denizcilik Eğitimi Gözlemler ve Öneriler Bölümünde Türkiye’de Denizcilik Eğitimindeki sorunlar ve çözüm önerileri özetlenmiştir.

A. ULUSLARARASI DENİZCİLİK EĞİTİMİNDE AKREDİTASYON VE KALİTE STANDARTLARI

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (International Maritime Organization, IMO) 2010 Manila Diplomatik Konferansı’nda (1) değiştirilmiş şekli ile Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları hakkındaki 1978 STCW Sözleşmesi ve Kodu Dünyada Denizcilik Eğitimi veren IMO’ya taraf tüm ülkelerin uyması, akredite olması zorunlu bir nevi Uluslararası Denizcilik Eğitimi Anayasası’dır. Türkiye 1995 yılı 1. Devlet Raporu ile IMO Beyaz

Listesi’ne girerek denizcilik eğitiminde uluslararası akreditasyonunu almıştır. 2002 yılında o zamanki adıyla Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde kurulan Bağımsız Denetleme Kurulu, bilahare 2008 yılında Bakanlık- YÖK Ortak Üst Kurulu, Türkiye’nin Denizcilik Eğitiminde Kalite Standartları çalışmalarını tüm denizcilik eğitimi veren kuruluşların Kalite El Kitaplarını denetleyerek sürdürmüştür. 2005 yılında IMO’ya verilen 2. Devlet Raporu ile Türkiye denizcilik eğitiminde IMO Beyaz Listesi’ndeki yerini sağlamlaştırmıştır.

IMO ile birlikte EMSA’nın (Avrupa Birliği European Safety Agency) da Türkiye’ye gönderdiği Uluslararası Bağımsız Denetçi Heyetleri, denizcilik eğitim kuruluşlarını 2006 yılından itibaren denetlemiş olup; 2008 yılında EU/Directorate General Mobility and Transport ile Bakanlık arasında yapılan yazışma ile Türk Denizcilik Eğitimi Akreditasyonu ve Kalite Standartları ile Ehliyetlendirme Sisteminin DIRECTIVE 106/2008/EC doğrultusunda IMO STCW Konvansiyonu ile tamamen uyum içinde olduğu, ayrıca AB EMSA Denetimlerinden de başarı ile çıktığı tüm dünyaya duyurulmuştur. 2019 yılı itibari ile Türkiye’de her seviyedeki denizcilik eğitim kuruluşu IMO adına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından her iki yılda bir denetlenirken, EMSA denetlemeleri her beş yılda bir devam etmektedir. Denetimlerde altyapı, ders içerikleri, simülatör/laboratuvarlar, eğitici kalitesi vb. incelenmektedir.

B. DÜNYADA DENİZCİLİK EĞİTİM UYGULAMALARI

Dünyada değişik denizcilik eğitimi (MET) uygulamaları ise METHAR (3), METNET (4), GLOMET (5) çalışmaları ile aşağıda özetlenmiştir: (Dünyada Denizcilik Eğitimi veren kuruluşların ayrıntılarına www.imo.org web sitesinden online olarak (2) erişilebilir. Unvan olarak ele alınırsa dereceli (Degree MET) ve dereceli olmayan

(Non degree MET) uzakyol ehliyetleri mümkündür. “Degree MET”te, uzakyol ehliyetle beraber, Üniversite Akademik Ünvanı mühendislik olarak (BEng, MEng) verilirken; diğerinde sadece uzakyol ehliyeti verilir.

Uluslararası kullanımları itibariyle “Monovalent MET”te sadece Güverte veya Makine Uzakyol ehliyetlerinden birisi verilir. “Bivalent MET”te ise her iki ehliyet birlikte verilir. “Semi Bivalent MET”te ise Zabitan Eğitiminde Güverte ve Makine Uzakyol Ehliyetleri verilirken, devamındaki Kaptan/BaşMühendis (Yönetim) Eğitiminde sadece Güverte veya Makine Uzakyol Ehliyeti verilir.

“One Step” Eğitiminde, Zabitan (IMO Model Kurs 7.03,7.04) ve Yönetici (IMO Model Kurs 7.01, 7.02) Uzakyol Ehliyet ve Üniversite Eğitimi, eğitim kurumunda aralıksız bir zaman diliminde tamamlanır. “Two Step” Eğitiminde ise Uzakyol Güverte/Makine Zabitan Ehliyet Eğitimi (IMO Model Kurs 7.03, 7.04) tamamlandıktan sonra açık deniz eğitimine çıkılır, bilahare eğitim kurumuna geri dönüşte Kaptan/Baş Mühendis) Yönetici Ehliyet Eğitimi (IMO Model Kurs 7.01, 7.02) tamamlanır.

4E MET - Essentials, Extensions, Enrichments, Elevations

ESSENTIALS Eğitimi sadece IMO STCW asgari şartlarını sağlayan kurs ve denizcilik meslek lisesi ehliyet eğitimleridir. EXTENSIONS Eğitimi Meslek Yüksek Okulu Denizcilik ehliyet eğitimidir. ENRICHMENTS Eğitimi Üniversitede BEng akademik derecesi eşliğinde verilen ve aday bilahare hayatında karada armatör/ şirket çalışmasına yönelik bir ehliyet eğitimidir. ELEVATIONS ise adaya üniversitede MEng/PhD akademik ünvanı ile beraber verilen ve bilahare karada denizci/akademisyen olarak çalışmasına yönelik bir ehliyet eğitimidir.

Dünyada yukarıdaki MET eğitim çeşitlerini veren çok sayıda üniversite,



akademi, fakülte, kolej, meslek yüksekokulu, bölüm, enstitü ve diğer kurs kuruluşları mevcuttur. 1999 yılında dünyadaki en elit MET şartlarını sağlayan denizcilik yüksek eğitim kuruluşları bir araya gelerek Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ni (IAMU) kurmuşlardır. Bu Birliğin akademisyenleri ayrıca Dünya Denizcilik Akademisyenleri Birliği'ni (IMLA) kurmuşlardır. IAMU ve IMLA, IMO'da NGO (Non Governmental Organization) üyeleridir. 2019 yılı itibari ile IAMU'nun elit MET şartlarını sağlayabilen Avrupa ve Afrikadan 37, Asya, Pasifik ve Okyanusya'dan 18, Kuzey/Güney Amerika'dan 9 ve 2 onursal üyesi ile birlikte toplam 66 üyesi bulunmakta olup (6), IMO'da IMLA ile beraber dünya denizcilik eğitimine yön veren kuruluşlardır.

Bu üniversiteler AVRUPA VE AFRİKA'DAN; State Marine Academy / Azerbaycan, Nikola Vaptsarov Naval Academy/Bulgaristan, University of Rijeka, Split /Hırvatistan, Svendborg Maritime Academy / Danimarka, Arab Academy /Mısır, Talin Maritime Academy / Estonya, Satakunta University /Finlandiya, Batumi Maritime Academy / Gürcistan, HSB, Wismar, Jade Universities /Almanya, Regional Maritime University /Ghana, Italian Shipping Academy/İtalya, Willem Barentsz Maritime Institute / Hollanda, Western Norway, Southeast Norway Universities / Norveç, Gdynia, Szczecin Maritime Universities / Polonya, Constanta Maritime University, Mircea cel Batran Academy/Romanya, Admiral Makarov, Admiral Ushakov,

Baltic, Volga State, G. İ. Nevelskoy Maritime Universities /Rusya, King Abdül Aziz University/Saudi Arabistan, University of Catalonia /İspanya, Chalmers University /İsveç, Piri Reis Üniversitesi, Dokuz Eylül, İTÜ, KTÜ Denizcilik Fakülteleri /Türkiye, Odessa Maritime Academy, Odessa Maritime University, State University/ Ukrayna, Liverpool John Moores, Solent University /İngiltere; ASYA ve OKYANUSYA'DAN; University of Tasmania/Avustralya, Dalian, Jimei, Shanghai, Tianjin Maritime Universities /Çin Halk Cumhuriyeti, AMET, Indian Maritime University / Hindistan, IRISL Institute /İran, Kobe, Tokyo Maritime Science Universities /Japonya, Kore, Mokpo Maritime Universities / Güney Kore, Myanmar Maritime University / Myanmar, John Lacson, Maritime Academy of Asia, Pasific / Filipinler, Ho Chi Minh, Vietnam Maritime Universities / Vietnam; KUZUY/ GÜNEY AMERİKA'dan ; Newfoundland University/Kanada, Mexican Maritime University /Meksika, Technological University/Peru, California, Maine, Massachusetts, Texas Maritime Academies, State University of New York, Mercant Marine Academy / ABD; ONURSAL ÜYELER; World Maritime University (IMO) / İsveç, Nippon Foundation / Japonya.

C. TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Türkiyede YÖK bünyesinde Lisans düzeyinde 4 yıllık Denizcilik Eğitimi Piri Reis Üniversitesi, İTÜ, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, KTÜ, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi,

İskenderun Teknik Üniversitesi, Ordu Üniversitesi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Girne Üniversitesi, Girne Amerikan Üniversitesi'nin ilgili 13 Denizcilik Fakültesi ve Denizcilik Yüksek Okullarında yapılmakta olup, 2018/2019 Eğitim Öğretim Yılında Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (Güverte) Bölümleri toplam kontenjanı 758 öğrenci olup, bunun 623'ü (% 82) doldurulmuştur. (7)

En yüksek puanlı devlet üniversitesi, İTÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (Güverte) Bölümü'nde toplam kontenjanı (ücretli + ücretsiz) 151 öğrenci olup, 119 öğrenci (% 78) yerleştirilmiştir. En yüksek puanlı Vakıf Üniversitesi Piri Reis Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü toplam kontenjanı (ücretli + ücretsiz) 120 öğrenci olup, 85 öğrenci (% 71) yerleştirilmiştir.

Aynı üniversitelerin Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği Bölümleri 2018/2019 dönemi toplam kontenjanı 461 öğrenci olup, 331 öğrenci yerleştirilmiştir. Güverte + Makine bölümlerine yerleştirilen toplam öğrenci sayısı 623 + 331 = 954'tür.

20 devlet, 6 vakıf toplam 26 Denizcilik Meslek Yüksek Okulu (2 yıllık) 2018/2019 toplam kontenjanı 2621 olup, 2573 Öğrenci (% 98) yerleştirilmiştir. Doluluk oranı bu yıl için 4 yıllık Eğitim kuruluşlarına göre çok daha fazla olmuştur. (8) Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı 46 Denizcilik

Meslek Lisesinin 2018/2019 toplam kontenjanı 20286 öğrencidir, (8) doluluk oranları %100 varsayılmaktadır.

D. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE GEMİADAMI ZABİTAN ARZ TALEP DURUMU

Dünyada zabitan gemiadamı arz/talep durumu 2015 yılında 774000/790500 (- 16,500) iken, 2020 yılında 789500/881500 (-92000) ve 2025 yılında ise 805000 /952500 (- 147500) olması beklenmektedir (11).

2018 yılında dünyada yurt dışına ihraç ettikleri zabitan gemiadamı sayısına göre ilk 6 ülke Çin Halk Cumhuriyeti (101400), Filipinler (72500), Hindistan (69908), Endonezya (51237), Rusya (47972), Ukrayna (39000) şeklinde sıralanmaktadır (12).

Avrupa Birliği ülkelerinde Zabitan Yeterlik Belgeleri onaylanan ilk 6 ülke 2016 yılı itibari ile Filipinler (33966), Ukrayna (23192), Rusya (16381), Polonya (10114), Hindistan (7626) ve Türkiye (6377)'dir. (8).

Dünya ülke filolarının büyüklüğü (kendi bayrağı + kolay bayrak) DWT olarak Yunanistan 4727 gemi ile (365 360 000 DWT) 1. sırada iken, Türkiye 1511 gemi ile (23 611 000 DWT) 15. Sıradadır (13).

Dünya Deniz Ticaret Filosunun bayraklara göre sıralamasında Panama 6395 Gemi (325 118 000 DWT) ile 1. sırada iken, Türkiye 805 Gemi ile (7 638 000 DWT) 27. sıradadır. Tonaj olarak Türk Gemi sahipleri, gemilerinin % 74'ünü Türk Bayrağı'nda tutmamış olup, bu gemilerde çoğunlukla yabancı gemiadamı istihdam edilmektedir. (8)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yaptığı çalışmada son 5 yıl içinde (2013 – 2018) gemiadamı cüzdanını aktif olarak kullanmış zabitan gemiadamı sayısı 18333 Güverte, 8051 Makine olmak üzere toplam 26 384 kişidir. Aktif Telsiz ve Elektrik Zabiti (18 818), Aktif Güverte Tayfası (59 338), Aktif Makine Tayfası (14 594) ile toplam gemiadamı sayısı (zabitan + tayfa) 119,136'yı bulmaktadır (8).



2009 yılında dünyadaki aktif zabitan gemiadamı ilk 10 ülke sıralamasında (14) Çin Halk Cumhuriyeti 51,800, Filipinler 50 400, Ukrayna 35 400, Türkiye 32 400, Hindistan 31 200, Rusya 22 700, Polonya 20 000, Yunanistan 17 000, Hırvatistan 16 000 ve Britanya 15 400 olarak görünmektedir (14).

2010 yılında dünyadaki aktif zabitan gemiadamı diğer bir sıralamasında (15) ilk 10 ülke Filipinler 57 688, Çin Halk Cumhuriyeti 51,511, Hindistan 46 497, Türkiye 36734, Ukrayna 27172, Rusya 25000, ABD 21810, Japonya 21297, Romanya 18575, Polonya 17923 olarak görünmektedir.

UDHB'nın 04.05.2011 tarihli belgesinde (16) ise 1993 – 2011 yılları arasında 28258 (Güverte) + 17284 (Makine) toplam 45 545 aktif zabitan gemiadamı görev yapmıştır. Bu rakam 2002 – 2011 dönemi için 26536 (güverte) + 16479 (Makine) toplam 43 015 olarak belirtilmiştir. Son olarakta 2006 – 2011 dönemi için aynı rakam 23739 (Güverte) + 12854 (Makine) toplam 30593 olarak belirtilmiştir. 2012 yılında yapılan bir çalışmada (17) 2006 -2011 yıllarında 30593 aktif zabitan gemiadamı varken, yılda tüm eğitim kuruluşlarına 2972 öğrenci alındığı göz önüne alındığında, öğrenci alımının 5296'ya çıkarılacağı 2015 yılında 2010-2015 döneminde aktif 42830 zabitan, 2015-2020 döneminde ise aktif 55068 zabitan beklenebileceği tahmini yapılmıştır.

E. DENİZCİLİK EĞİTİMİNDE GÖZLEMLER VE ÖNERİLER

En son 2018 yılında TÜRDEF 4. STK'lar Çalıştayı (8) çalışmalarından çıkan Türkiye'deki gemiadamı arz ve talep değerleri ile daha önce son 7 yılda yapılan çalışmalar (14, 15, 16, 17) karşılaştırıldığında; son yıllarda Türkiyede zabitan gemiadamı yetiştiren Lise, Meslek Yüksek Okulu ve Fakülte seviyesinde eğitim kuruluş ve denizcilik eğitimine katılan öğrenci sayısında artış görünmesine rağmen, aktif zabitan Türk Gemiadamı sayısında öngörülen (17) artış gözlemlenememiştir (8).

Geçtiğimiz yıllarda, ekonomik kriz nedeni ile ülke filolarında görülen kısmi azalmalarda, Türkiye % 2.2 ile filosu en fazla azalan 7. ülke konumunda olmasına; Türk gemi sahiplerinin gemilerinin %74'ünü Türk Bayrağı'nda tutmamasına ve bu gemilerde çoğunlukla yabancı gemiadamı istihdam edildiği bilinmesine rağmen (8), hala Türk zabitan gemiadamı (özellikle Makine Sınıfı) sıkıntısı çekilmektedir. Ayrıca Çin, Filipinler, Endonezya, Rusya, Hindistan, Ukrayna gibi ülkeler yurt dışına önemli sayıda gemiadamı ihraç edip (12) ülke ekonomilerine katkı sağlarken, bu konuda Türkiye büyük kapasitesi olmasına rağmen istenilen seviyede değildir. Bu konuda gözlem ve öneriler aşağıda özetlenmektedir:

1. Denizcilik eğitimi için uygun öğrenci seçimi (ORYANTASYON DÖNEMİ)

Mevcut sistem ile denizcilik eğitim kuruluşlarına denizi hakikaten artıları

ve eksileri ile tanıyan, denizciliği tam olarak seven öğrenciler gelmesi noktasında eksiklik bulunmaktadır. İsteyerek veya çok da bilmeyerek, bu eğitim kuruluşlarını tercih etmiş öğrenciler dolayısıyla çok ciddi bir ORYANTASYON DÖNEMİ'ne tabi tutulmalı, deniz ve gemi ile tanıştırılmalı, mesleğin güzellikleri kadar zorlukları ile de açıkça karşılaştırılmalıdır. Amerikan denizcilik akademilerinin tümünde (6 adet) uygulanan sistem budur. Dönem sonunda gemiadamı mesleğini yapamayacakları anlaşılan öğrenciler bir alt tercihlerine yerleştirilebilmektedir. Böylece insan kaynağı israfı eğitime başlamadan önlenmiş oluyor. Sözkonusu ilk dönem boyunca öğrencinin deniz koşullarında beden yeterliliği ve sağlık durumları da titizlikle incelenmelidir. Her ne kadar yeni yüksek öğretim sisteminde yatay geçiş imkanları bir nebze rahatlama getirirse de, daha da etkinleştirilmesi mümkündür.

Oryantasyon döneminde öğrencilerin psikolojik yapıları, kişilikleri, aile koşulları vb. mülakatlarla ayrıntılı incelenmelidir. Denizcilik Meslek Lisesi mezunlarına kontenjan ayrılmalıdır (Denizcilik liselerinden Üniversite'ye doğrudan geçiş kolaylaştırılmalıdır).

2. Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri

Denizcilik Meslek Liseleri Denizcilik Meslek TEKNİK Liselerine dönüştürülerek EĞİTİM KALİTESİ artırılmalıdır. Denizcilik Liseleri gruplar halinde Denizcilik Fakültelerinin hamiliğine girmeli, belirli aralarla denizci eğitici eğitimleri verilmelidir. İngilizce Eğitime çok önem verilmelidir.

Laboratuvar, simülasyonlar teftiş fırçası olarak atıl durumda bırakılmak yerine verimli bir şekilde kullanılmalı, belli aralarla çağdaştırılmalıdır. Mezunlardan belli bir başarı seviyesi tutturularak sınavsız Denizcilik Meslek Yüksek Okullarına Dikey Geçiş yapılmalı, bunların başarılıları da Denizcilik Fakültelerine dikey geçiş yapabilmelidirler. Oryantasyon Eğitimi her aşamada tekrar tekrar uygulanmalıdır.

3. Denizcilikte ücretli eğitim

Gerek devlet (İTÜ örneği), gerek vakıf (PRÜ örneği) denizcilik fakültelerinde ücretli eğitim kontenjanlarının doldurulamadığı, ağırlıklı olarak ücretsiz ve burslu kontenjanların tercih edildiği görülmektedir (7). Bunun ana nedeni denizciliğe hakikaten gönül veren öğrencilerin mütevazı, kısıtlı bütçeli ailelerden gelmesidir. Bu nedenle aday öğrencilerin eğitime başlamadan önce yerli/yabancı potansiyel işveren armatörle tanıştırılmalı ve kendilerine MECBURİ HİZMET karşılığı burs, eğitim desteği verilmelidir.

4. Denizcilik eğitiminde İNGİLİZCE

Türkiye'nin çok başarılı zabitan gemiadamı yetiştirebilmesi ve yabancı ülkelere zabitan gemiadamı ihraç edebilmesi için en önemli sınır şartı İNGİLİZCE'dir. Eğitimin PRÜ ve 9 Eylülde yapıldığı gibi % 100 İngilizce yapılması uluslararası başarı için bir mecburiyettir. Son yıllarda Hindistan kaynaklı gemiadamlarının uluslararası filolarda artmasının ana nedeni İngilizce lisan hakimiyetidir. Çin ve Filipinlilerin nüfuslarına oranla yeterli sayıda uluslararası filolarda çalışmamasının ana nedeni de İngilizce lisan yetersizlikleridir.

5. Uluslararası ortak müfredat

Dünya gemiadamının %19.8'i Karadeniz Denizci Kuruluşlar Birliği'nden (BSAMI) çıkmaktadır (14). Halen BSAMI başkanlığını Türkiye adına PRÜ rektörlüğü yürütmektedir. BSAMI'de uygun çalışmalar ile denizcilik eğitim kuruluşları bir an önce en azından 1 – 2 yarıyıl ortak program hazırlayıp, çok sayıda öğrenci değişimi yapıp, İngilizce lisanının çok verimli bir şekilde kullanılacağı uluslararası eğitim programlarını bir an önce yürürlüğe sokabilir. Aynı mantıkla kurumlar arasında öğrenci değişimi gibi, akademisyen değişimi de yapılabilir. Aynı uygulama IAMU Üniversiteleri arasında da yapılabilir. IAMU kuruluşundan bu yana geçen 20 yıl zarfında birçok başarıya imza atmasına rağmen, uluslararası denizcilik eğitimi ile ilgili çalışmalarını başlangıçta öngörülen hedeflerin (18, 19) gerisinde kalmıştır.

6. Denizcilik eğitiminde yatılılık düzeni, üniforma ve disiplin

Yatılılık düzeni (Regimental System) denizcilik eğitiminin çok önemli bir unsurudur. Dünyada bunu en iyi uygulayan ülkeler ABD, Çin, Kore, Rusya, Japonya gibi denizcilik eğitiminde en gelişmiş ülkelerdir. Yatılılık düzeni, basit isteyen kalabileceği basit bir yurt sistemi değildir. Öğrencinin Türkiye'de de YDO döneminde olduğu gibi belli disiplin kuralları çerçevesinde tümünün bir arada buldukları, akşamları da etüdlerde belli bir ast/üst ilişkisi içinde üst sınıf zabıtların nezaretinde eğitime (örneğin denizcilik örf, adet, ananeleri gibi) devam ettikleri, belirli disiplin kurallarını içeren ve giyilen üniformanın hakkını veren bir düzendir. Üniforma da disiplini temsil eder. Belli kurallara uyulmadıkça giyilen üniformanın hiçbir manası olmaz. Bu sistemin artılarıyla eksileriyle irdelenmesi yerinde olacaktır.

7. Açık Deniz Eğitimi

Açık Deniz Eğitimi, denizcilik eğitiminin en önemli sınır şartlarından biridir. Dünyada en başarılı Açık Deniz Eğitimi Japonya'da verilmektedir. Japonya Denizcilik İdaresi'nin tüm ülke denizcilik eğitim kuruluşlarına hizmet veren bir AÇIK DENİZ EĞİTİM MERKEZİ bulunmaktadır. Bu merkezde ülkenin tüm denizcilik eğitimi öğrencileri çeşitli tip gemilerde (Diesel, Buhar Türbin tahrikli, Yelkenli vb.) IMO STCW kurallarına göre devletin uzman Kaptan/BaşMühendis Profesörleri (PRÜ Öğretim Üyesi Prof. Hashimoto gibi) tarafından eğitilmektedirler. Bu nedenle her denizcilik eğitim kuruluşunun ayrı ayrı eğitim gemisi edinmesi mali külfeti önlenmektedir. Türkiye'de de bu sistem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın kuracağı ve finanse edeceği tüm denizcilik eğitim kuruluşlarına aynı standartta hizmet verecek bir AÇIK DENİZ EĞİTİM MERKEZİ ile gerçekleştirilebilir. Kısa vadede bu imkan yok ise, Türkiye'de şu anda tek eğitim gemisine sahip olan PRÜ mali olarak desteklenip, geminin yılda sadece 2 ay hizmet vermesi yerine 12 ay boyunca tüm denizcilik eğitim kuruluşlarına hizmet vermesi sağlanabilir.

Açık deniz eğitiminin ilk 3 – 6 ayı Açık Deniz Eğitim Merkezinde yapıldıktan sonra, geri kalan 6 – 9 ayının ise ticari gemilerde belli, çok sıkı IMO STCW kuralları çerçevesinde, keyfi olarak bunların dışına çıkmadan yapılması dünyadaki genel uygulamadır. Gemilerde açık deniz eğitiminden sorumlu zabitan da eğitilmeli ve belli aralıklarla sağlık, psikolojik denetimlerden geçmelidir. Armatör, kendi gemilerinde açık deniz eğitimi yapan öğrencilere, çok yakın gelecekteki potansiyel zabıt adaylarına rahat yaşam koşulları ve maddi destek sağlamalı, denizi sevdirmelidir. Aksi takdirde mezuniyeti sonunda bir şekilde denize çıkmayacak her öğrenci zabitan adayı, armatörün bizzat kendi kaybı olacaktır.

8. Denizcilik eğitim kuruluşlarının birleştirilmeleri

Türkiye’de son yıllarda Denizcilik Eğitimi veren kuruluşların sayısında büyük artış görülmektedir. Bu okulların eğitici, laboratuvar, simülator vb. şartlarını asgari şartlarda dahi sağlamakta zorluk çektikleri gözlemlenmektedir. Türkiye Denizcilik Eğitim Kuruluşları her 2 yılda bir IMO / Ulaştırma Altyapı Bakanlığı ve her 5 yılda bir de EMSA denetiminden geçmektedir. Bu denetimlerin birinden başarısız olan bir denizcilik eğitim kuruluşu tüm diğer okul mezunlarının; Türk Gemiadamı Ehliyetinin uluslararası denizcilik platformlarında IMO KARA LİSTESİNE alınmasına sebebiyet verebilir. Dünyada denizcilik eğitiminde gelişmiş ülkelerde son yıllarda okullar imkanları en geniş merkezler altında birleştirilmiş, sayıları ise azaltılmıştır. Japonya ve Hindistan bu uygulamaya örnek olarak gösterilebilir. Bu nedenle Türkiye’de de IMO KARA LİSTESİ’ne girme riskini almamak için son yıllarda açılan çok sayıda denizcilik okulu imkanları en fazla olan, dünyaca tanınmış denizcilik üniversite, fakülteleri altında birleştirilmeli ve bu merkez sayısı da Türkiye’de 4 – 5’i geçmemelidir. ABD de 6, Japonyada 2, Çinde 4, Korede 2, Rusyada 4, Hindistanda 1 büyük denizcilik üniversitesi altında toplanmış diğer denizcilik eğitim kuruluşları bulunduğu incelenmelidir. Yine son yıllarda ülkesinde yüzlerce

denizcilik eğitim kuruluşu bulunan Filipinler, denizcilik eğitiminin IMO Kara Listesine alındıktan sonra, şartlı olarak bir gözetim süresi boyunca birkaç büyük merkez altında toplanma çabaları, Gürcistan’ın IMO Kara Listesi’ne alındığı örnekleri göz ardı edilmemelidir.

9. Uluslararası CREW MANAGEMENT COMPANY (Kariyer Ofisleri) kurularak Türk zabitan gemiadamının yurtdışına ihracı

Dünyanın en gelişmiş denizcilik ülkelerinin denizcilik eğitim kuruluşlarında muhakkak bir profesyonel CREW MANAGEMENT COMPANY bulunmaktadır. Bu profesyonel ofis üniversitenin mezunlarına uluslararası platformlarda iş imkanı sağlar. Öğrencilere yine uluslararası açık deniz eğitimi imkanı sağlar. Akademisyenlere de yine uluslararası TRAIN THE TRAINEE imkanları sağlar.

Türkiye’de bu uygulama 2000’li yılların başında İTÜ DF’de önce Çalışma Bakanlığı, İş ve İşçi Bulma Kurumundan ÖZEL İZİN alınarak, bilahare de İTÜ Senatosu’nun onayı ile uzun yıllar başarı ile uygulanmış ve İTÜ DF mezunları başta NYK, Chevron, TK, OSK Lines, Zodiak gibi büyük uluslararası denizcilik şirketleri olmak üzere öğrencilerin açık deniz eğitimi ve işe yerleştirilmesi ile başarı ile gerçekleştirilmiştir. Hatta mezunların bu şirketlerde çalıştıkları süre boyunca aldıkları maaşlarının % 5’i de İTÜ DF’YE YETİŞTİRME PARASI olarak geri dönmüştür. Bu sistemin uygulanabilmesinin ayrıntıları, uygulamayı o tarihte bizzat yöneten yazardan edinilebilir. Mezunlarımızın yurtdışına ihraç edilebilmesi için bu sisteme bir an önce geri dönülmesi ve her denizcilik eğitim kuruluşumuzda uygulanması gerekmektedir. Aksi takdirde kişisel gayretlerle Türk gemiadamının uluslararası şirketlerde iş bulabilme imkanı çok zayıf, hatta imkansızdır.

10. Denizcilik eğitim kuruluşlarında tanıtım faaliyetleri

Bir denizcilik eğitim kuruluşunda tüm akademik ve idari personel belirli

aralıklarla oryantasyon kursundan geçirilip, uluslararası ve ulusal denizciliği tanımalı, üzerinde fikir yürütebilecek kapasitede olmalıdır. Tanıtım sadece Rektör/Dekan gibi en üst makamın sırtına yüklenmemeli, tüm eğitim kuruluşu üyeleri büyük bir aidiyet sorumluluğu taşıyarak, bu tanıtımda yer almalıdırlar. Tanıtım sadece yaz aylarında, tercihler öncesi 10-15 gün ile sınırlı kalmamalı, tüm yıl boyunca tüm kurum çalışanları tarafından yapılmalıdır. Öğrenciler, mezun oldukları liselerde görevlendirilerek aktif rol almalıdırlar. Eğitim kuruluşuna en çok öğrenci kazandıran kurum çalışanı her yıl profesyonelce taltif edilmelidir.

11. Denizcilik eğitim sisteminin irdelenmesi

Denizcilik Eğitimi çok özel bir eğitim olup, hem IMO STCW müfredat asgari şartlarını, Açık Deniz Eğitimi, STCW kurslarını, hem de YÖK kurallarını gerçekleştiren, diğer klasik mühendislik müfredatlarına göreceli olarak çok kapsamlı, çok yoğun bir eğitimidir. Bu nedenle TOBB Üniversitesi örneğinde olduğu gibi eğitim öğretim döneminde 8 adet 14 haftalık yarıyıl yerine; 12 adet 12’şer haftalık yarıyıl önerilebilir. Tüm derslerin 14 hafta yerine 12 haftada dersin değerinden hiçbir kayba uğramadan verilebileceği kanaati taşınmaktadır. Güncel uygulamada müfredat 7 yarıyıldan tamamlanmakta, 6. yarıyıl ve devam eden yaz ayları ise açık deniz eğitimine ayrılmaktadır. Önerilen sistemde dersler 9 yarıyıldan çok daha rahat ve verimli, öğrenci sıkışmadan verilecek, geriye kalan 3 yarıyılı kapsayan tüm bir senede ise açık deniz eğitimi çok daha verimli bir şekilde yapılabilecektir.

12. Uluslararası ikili ortak programlı, çift diplomalı denizcilik lisans eğitimleri

Ülkemizde 2005 Yılında İTÜ DF ile SUNY Maritime College; 2007 yılında ise Dokuz Eylül DF ile Maine Maritime Academileri arasında yapılan ikili protokollerle uluslararası ortak programlı, çift diplomalı denizcilik eğitimleri başlatılmıştır. Bu eğitimlerde her iki kuruluşta da 2’şer yıl harcayan öğrenciler dört yıl sonunda her iki

kuruluşun da diplomalarını almaya hak kazanmıştır. İlk yıllarında çok revaçta olan bu programlar bilahare eğitim ücretlerinin artması nedeni ile öğrenci kontenjanlarına talep olmama durumuna gelmiştir. Devlet üniversiteleri için ücretli olması nedeni ile cazibesini kaybeden bu uluslararası programların benzerleri (örneğin Massachusetts Maritime Academy, California Maritime Academy, Texas Maritime Academy ile beraber) vakıf üniversitelerinde zaten eğitim ücreti ödeyen öğrenciler için revaç görebilir. Bu programlarda öğrencinin lisan düzeyi son derecede artmakla beraber aynı zamanda uluslararası deneyim kazanmakta ve 4 yıl içinde 2 üniversitenin lisans diplomasını birlikte almaktadır.

13. Kampüs içi uygulamalı Açık Deniz Eğitimi

Amerika'da 6 denizcilik eğitim kuruluşunun tümünde açık deniz eğitim gemileri bulunmakta olup, her yaz yaklaşık 2 ay staj yapılmakta, yılın geri kalan 10 ayında ise eğitim gemisi kampüste demirli olarak bulunmakta olup, öğrenciler yatılılık düzeni içinde gemide vardiya tutmaya ve gemide uygulamalı eğitime devam etmektedirler.

Şu anda Türkiye'de bu uygulama sadece PRÜ'de yapılabilir. Ancak eğitim kuruluş sayıları 4-5'e indirildiğinde aynen ABD'de olduğu gibi her eğitim kuruluşunda bulunan gemilerde uygulamalı eğitime yatılılık düzeni içinde gece/gündüz geçilerek eğitimde çok büyük verim sağlanabilir. Bu uygulamada geceleri kampüs içi idari personelin yerine öğrenciler yatılılık düzeni çerçevesinde görev yapmakta olup, okula öğrencinin aidiyet duygusunun artmasına, sıfır harcama ile son derecede etken olunmaktadır.

14. Alt Yapı, laboratuvar, simülator, denizci kökenli eğitici eksikliği

Şu anda ülkemizde bulunan çok sayıda denizcilik eğitim kuruluşları 4 – 5 Denizcilik İhtisas Üniversitesi çatısı altında toplandığında alt yapı, laboratuvar, simülator, açık deniz eğitim gemisi ve en önemlisi denizci kökenli eğitici eksikliği kalmayacaktır. Dünyanın

tanınmış denizci kökenli eğitimcileri üniversitemize davet edilerek TRAIN THE TRAINEE kursları ile bilgileri devamlı yenilenecektir. Üniversitelerde araştırma geliştirme faaliyetleri artacak ve yıllardır TRANSAS, NOR KONTROL vb. gibi ticari kuruluşlara mecbur bırakılan üniversitemizde simülator yazılımları, dizaynları gerçekleştirilecek ve yerli laboratuvarlar kurulacaktır. Örneğin Shanghai Üniversitesi'nin tüm simülator ve laboratuvarları kendi denizci kökenli akademisyenleri tarafından dizayn edilmektedir. Başlangıçta bu gibi ülkelerle de işbirliği yapıp, KNOW HOW bilgisi, tecrübesi kazanılabilir.

15. Mezunların gelecek çalışmaları için denizcilik eğitim kuruluşlarınca takibi

Denizcilik eğitim kuruluşları mezunlarının her yıl denizde çalışıp çalışmadığının, çalışıyorsa armatör şirketini, ehliyet yükseltme durumlarını, denizde çalışmıyorsa karada hangi işle iştigal olduğunu ve bunla beraber mezunu hakkında diğer bilgileri de toplaması lazımdır. Bu gibi makalelerin yazımında bu bilgiler somut değerler olarak makaleye büyük değer kazandırır. Aksi takdirde yapılan çalışmalar varsayımlar üzerinde kalır ve sağlıklı olmaz,

F. SONUÇ

Makalenin E bölümündeki özellikle 1, 3, 4, 6, 7, 9 ve 10 numaralı önerilerin ilgililerce nazarı dikkate alınması ile Türkiye'de kısa bir süre sonra çok sayıda kaliteli gemiadamı zabitan yetiştirilerek önce Türk Bayraklı, bilahare yabancı bayraklı gemilerimizde ağırlıklı çalıştırılan yabancı gemi adamına tercih edilerek görev yapacağı, yine yakın bir gelecekte de çok sayıda kaliteli gemiadamı zabitanın yabancı ülkelerin denizcilik filolarına ihraç edilerek Türkiye'ye büyük döviz girdisi sağlayacağı, Türk gemiadamı zabitanlarının dünyada en çok aranan kaliteli zabitanlar arasında yer alacağı kanaati taşınmaktadır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR LİSTESİ

1. STCW Including 2010 Manila Amendmends, STCW Convention and STCW Code, IMO Publication 2011 Edition

2. IMO Compendium of Maritime Training Institutes 2000 Editio, www.imo.org website online erişim 2019
3. METHAR, Kapps Herman Gauss -Bremen, EU 5th Framework Programme, Competitive and Sustainable growth design of common syllabi/curricula for Nautical MET, October 2002
4. METNET, Prasad Rajendra – WMU – Malmö Sweden, EU 5th Framework Programme, Competitive and Sustainable growth devsign of common syllabi/curricula for Marine Engineering MET, September 2002
5. GLOMET, IAMU Working Group! Project, ZADE, SAG, O.K. Global Survey of Education and Training of Seafarers, May 2003 Communications
6. International Association of Maritime Universities, IAMU Web Site www.iamu.org, 2019
7. SAG, O.K. 2018 Denizcilik Eğitim Kuruluşlarındaki Doluluk Oranları Özel Raporu, 2018.
8. TÜRDEF 4. STK'lar Çalıştayı Sonuç Raporu, 29.09.2018, PRÜ. İstanbul
9. SAG, O.K. The Role of Republic of Turkey and PRU in Seafaring Officer Supply of the World, Plymouth University, Nautical Institute and IMO, June 8 – 11, 2012, UK.
10. SAG, O.K. A Glance at the sole and very first Maritime University in Turkey, Venice University, Italy, 6-9 November 2013
11. BIMCO / ISF Manpower 2015 Update – The Worldwide demand for and supply of seafarers highlights, December 2015
12. GlobalMET Conference, 03-04 November 2017
13. Türk Armatörler Birliği (TAB) Deniz Taşımacılığı gözden geçirme raporu 2018
14. Seagoing Manpower Supply estimates Drewry / Pal 2009
15. BIMCO /ISF Manpower Supply Update in 2010
16. The number of active Turkish Seafaring Officers, UDHB 04.05.2011
17. SAG, O.K. Estimates of Present / Future Active Turkish Seafarers 2006-2011, 2010-2015, 2016-2020
18. SAG, O.K , Toward the sound development of IAMU in the XXI Century, IAMU News, Issue 4-5, October 2001
19. SAG, O.K. IAMU from Infancy to maturation through the last decade ,IAMU News 10th Anniversary, Special Issue, 2010

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ KURUCU REKTÖRÜ (2008 – 2014)

PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

Türkiye'nin Denizcilik Sektörüne Transit, ÖTV'siz, Gümrüklü Yakıtlar ve Deniz Yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek marka: PO Marine.

Türkiye'nin sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 8 deniz terminali, deneyimli ekibi, güçlü barge & kara tankeri filosu ile ihtiyacınızı en hızlı ve güvenilir şekilde karşılamanızı sağlar, denizlerdeki gücünüz olur. PO Marine ayrıcalığı ile pruvanız neta, dümeniniz viya olsun.



PO MARINE

petrolofisi.com.tr pobunker@petrolofisi.com.tr denizsatislari@petrolofisi.com.tr



Petrol Ofisi

AVRUPA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM TESİSİ LİSTESİNE 8 YENİ TERSANE EKLENDİ

AB üyesi ülke bayrağı altındaki gemilerin sökülümü için uygun tesisler listesine beş Norveçli, iki Danimarkalı ve bir Türk tersanesi dâhil edildi.



Danimarka ve Norveç'teki söz konusu tersaneler yetkili ulusal makamlar tarafından Avrupa Komisyonu'na bildirilirken, AB üyesi olmayan tersaneler listeye katılmak için başvuruda bulunmuş ve katılıma ilişkin katı koşulları yerine getirdiklerini ispat etmişlerdir.

AB'nin Çevre, Denizcilik ve Balıkçılıktan sorumlu Bakanı Karmenu VELLA, "AB, çevrenin ve gemi geri dönüşüm işçilerinin daha iyi korunması da dâhil olmak üzere, AB deniz taşımacılığı sektörünün çevre üzerindeki etkilerini azaltmaya kararlıdır.

Güncellenen liste, Avrupa listesinin geri dönüşüm kapasitesini artıracak ve Avrupalı gemi sahiplerine daha geniş bir geri dönüşüm seçeneği sunacaktır" demıştır. Avrupalı gemi sahipleri dünya deniz ticaret filosunun yüzde 35'ine sahiptir ve bu filonun büyük bir kısmı çoğunlukla işçilerin sağlığına ve çevreye zararlı koşullar altında Güney Asya'daki plajlarda sökülmektedir. AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği, bir AB üyesi ülke bayrağı altındaki tüm büyük gemilerin 31 Aralık 2018 tarihinden itibaren, listede yer alan onaylı bir gemi geri dönüşüm tesisini kullanmasını gerektirmektedir.

Yeni güncellemeyle birlikte, Avrupa gemi geri dönüşüm tesisleri listesinde yaklaşık 2,4 milyon LDT'lik toplam yıllık geri dönüşüm kapasitesini temsil eden 34 tersane yer almaktadır. Ayrıca, AB dışında bulunan 28 tersane, Avrupa gemi geri dönüşüm tesisleri listesine

dâhil olmak için başvuruda bulunmuş olup, söz konusu tersanelerin katılım şartlarına uygunlukları Komisyon tarafından değerlendirilmektedir. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), denetlenmiş Güney Asya gemi geri dönüşüm tesislerine de AB listesine girmeleri için "adil bir şans" sunulması konusunda yakın zamanda bir çağrıda bulunmuştur. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) tarafından bu yıl Nisan ayında yaptırılan bir araştırma ise, AB onaylı geri dönüşüm tesisleri listesinde araştırma yapıldığı sırada yer alan 26 tesis içinden sadece 9'unun gerçekçi bir şekilde gemi geri dönüşümü için uygun olduğunu ortaya koymaktadır. Çalıştay ayrıca, 26 sökülüm tesisinden yalnızca üçünün Panamax ya da daha büyük bir gemiyi geri dönüştürebileceğini ileri sürmüştür.

(Kaynak: World Maritime News)

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN CO₂ EMİSYON VERİLERİ THETIS-MRV'DE YAYIMLANDI

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)'nın THETIS-MRV sistemi, Avrupa Ekonomik Bölgesinde faaliyet gösteren 5.000 groston'dan büyük gemilerden kaynaklanan bir yıllık CO₂ emisyonları hakkında bir bilgi yayımladı.

Söz konusu bilgi; ro-ro, yolcu gemisi, dökme yük gemisi, tanker ve konteyner gemileri dâhil olmak üzere farklı tip ve hizmetlerdeki yaklaşık 11.000 gemiyi kapsamaktadır. 2018 yılı için bildirilen rakamlar 130 milyon ton CO₂ emisyonunu göstermektedir. EMSA deniz taşımacılığında kaynaklanan CO₂ emisyonlarının uygun maliyetli bir şekilde THETIS-MRV sistemi yoluyla azaltılmasını teşvik etmesi için

Avrupa Komisyonu'nun İklim Genel Müdürlüğü'ne (DG CLIMA) destek olmaktadır. Söz konusu özel amaçlı sistem, firmaların kontrol planları hazırlamaları için akredite sağlayıcılarla çalışmalarını mümkün kılmakta ve emisyon raporlarını ve uygunluk belgelerini Avrupa Komisyonu ve ilgili bayrak devleti makamlarına iletmelerini sağlamaktadır. Avrupa Komisyonu bahse konu verileri dikkatlice analiz ederek



2019 yılının sonuna doğru bir rapor yayımlayacağını açıklamıştır.

(Kaynak: EMSA)



SAFE IN SAFETY
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes
TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.

Your Safety Partner in TURKEY

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Safety & Fire Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Oil Pollution Equipment
- Security Equipment (ISPS)
- Pilot & Embarkation Ladders
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Measurement Equipment

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mah. Cömert Sokak Giptaş Sanayi Sitesi A Blok No.16

Tuzla , 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

FİNLANDİYA SU TRAFİK YASASINI GÜNCELLEDİ

Finlandiya Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, su taşımacılığında kullanılan trafik kurallarını ve işaretlerini bir araya getirecek olan yeni ve güncellenmiş Su Trafik Kanununu (Water Traffic Act) yayımladı.



1 Haziran 2020 tarihinde yürürlüğe giren olan söz konusu kanun ile deniz emniyetinin artırılması, sorumlu yatçılığın desteklenmesi ve su taşımacılığında otomasyon için uygun bir ortamın sağlanması amaçlanmaktadır. Güncellenen kanun, yetkililerin su taşımacılığındaki rollerini ve sorumluluklarını ve Su Trafik Kanunu ile Denizcilik Kanunu arasındaki ilişkiyi açıklığa kavuşturmaktadır. Su trafiği kuralları hem deniz ticaretine hem de gezinti teknelerine uygulanmaktadır.

Kanunda bunlara ilaveten, gezinti teknelerinin kaptanlarına ilişkin hükümlerle ilgili revizyon da yer almaktadır. Söz konusu revizyon, Denizcilik Kanunu'nun profesyonel taşımacılık konusundaki hükümlerine kısmen tekabül etmekle birlikte revizyondaki gereksinimler daha hafiftir. Buna göre ilerleyen zamanlarda, gezi amaçlı deniz araçlarının, geminin sevkinden ve yolcularının emniyetinden sorumlu bir tekne kaptanına sahip olması gerekecektir. Tekne kaptanı taşıtın dümeninde olan veya kontrol eden kişidir ancak aracı sevk eden kişi olmak zorunda değildir. Bir kaza durumunda kaptanın kim olduğu belli olmadığı takdirde, kaptanın sorumlulukları, eğer geminin dümenini etkileyebilmişlerse, deniz aracının sahibine veya kayıtlı hamiline aittir. Tekne kaptanı ayrıca, yolcuların şartlar gerektirdiğinde can yeleği giymelerinden de sorumludur. Revizyon ile kiralık teknelerdeki mevcut teknik ve denetim gerekliliklerinden de feragat edilecektir.

(Kaynak: Safety for Sea)

DENİZ TEKNOLOJİSİ SEKTÖRÜ AB DESTEĞİNE İHTİYAÇ DUYUYOR

Avrupalı gemi inşacılar, AB'nin gemi inşa süreçlerinde dijitalleşme, otomasyon ve özerklik alanlarındaki teknolojileri daha fazla geliştirmek için araştırma, geliştirme ve inovasyona yatırım yapması gerektiğini düşünüyor.



Buna göre, AB'nin Avrupa deniz teknolojisi sektörünün rekabet edebilirliğini güvence altına almak ve sektörün toplumsal zorluklarla başa çıkabilmesini sağlamak için yatırım yapması beklenmektedir.

Avrupa gemi inşa sanayisinin tamamına yakını temsil eden SEA Europe'a göre, tersanelerdeki ve ekipman imalatçılarındaki mevcut ve gelecekteki işçilerin eğitimi ve öğretimi için yeterli bir çerçevenin geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca otonom gemilerin işletilmesi, Avrupa'nın en hızlı geliştiriciler arasında kalması ve gerekli uluslararası düzenleyici değişikliklerin hızla gerçekleştirilmesi şartıyla, Avrupa deniz teknolojisi sektörü için rekabet üstünlüğü yaratma potansiyeline sahiptir.

Sea Europe Genel Sekreteri Christophe TYTGAT konu ile ilgili olarak, "Avrupa deniz teknolojisi sektörünün yararına dünya çapında bir IP ve veri koruması

sağlanır, siber güvenlik ve eşit koşullar oluşturulursa, deniz taşımacılığı ve Bilişim ve İletişim Teknolojileri (BİT) endüstrileri için mevcut iş fırsatları Avrupa'nın rekabet gücünü artırabilir. Aynı zamanda Avrupa, karmaşık BİT entegrasyon uzmanlığının Avrupa'da kalması şartıyla, halihazırda Asya'da inşa edilen standart gemi tiplerinin inşası konusunda yeniden rekabet etmeye istekli olabilir" demiştir.

Sea Europe'a göre; deniz taşımacılığı sektörü otomatik süreçleri ve karar desteği olan gemilerden, hareketlerine kendisi karar verebilecek ve denizciler için idari yükleri azaltabilecek otonom gemilere kademeli olarak evrilecektir.

Bu amaçla, açık deniz, kıyı ve iç sularda taşımacılık, liman alanları veya açık deniz operasyonları gibi farklı durumlara göre, otonom gemiler ile kıyı / idareler arasındaki iletişim sistemlerinin uygun şekilde geliştirilmesi gerekmektedir. Bu

iletişim sistemleri genel emniyeti ve güvenliği artıracaktır.

Bu bağlamda Sea Europe'a göre, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), hedefe dayalı bir yaklaşımla en yüksek otonomi seviyelerine kadar emniyet, insan unsuru ve teknolojik gelişmeleri tüm yönleriyle kapsayabilecek uluslararası düzenleyici çerçevenin zamanında uyarlanması hususunu değerlendirmelidir.

IMO'daki karar alma sürecinin biraz zaman alabileceğini değerlendiren Sea Europe, Avrupa sularında emniyetli deneme operasyonlarını kolaylaştırarak ve yenilikçi teknolojinin ve siber güvenlik standartlarının hızlı gelişimini destekleyerek, kıyı, açık deniz ve kısa mesafeli deniz taşımacılığı konularında AB'nin somut adımlar atmasını tavsiye etmektedir.

(Kaynak: World Maritime News)

SAHİL GÜVENLİK UZMANLARI AKDENİZ'İN SORUNLARINI ELE ALDILAR

Yasadışı göç, balıkçılık kontrolü, deniz gözetimi, çevrenin korunması ve petrol döküntülerine müdahale konuları sahil güvenliğinin günlük çalışmalarında karşılaştıkları zorluklardan sadece bir kısmını oluşturuyor.

12-13 Mayıs 2019 tarihlerinde Kazablanka'da gerçekleştirilen 8. Akdeniz Sahil Güvenlik Fonksiyonları Forumu genel kurul toplantısında anılan sorunlardan bazılarına değinilmiş ve sahil güvenlikleri arasında yakın işbirliğinin önemi vurgulanmıştır. Katılımcı ülkelerden (Hırvatistan, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Malta, Monako, Fas, Portekiz, İspanya, Tunus, Türkiye) ve kuruluşlardan (Avrupa Komisyonu, EFCA, EMSA, Frontex, INTERPOL) temsilciler, uluslararası sözleşmelerin ve belgelerin uygulanması konusunda ortak bir yaklaşım benimsemenin gerekliliği hususunda

anlaşmaya varmışlardır. Bu doğrultuda ilk adımın, bilgileri ve en iyi uygulamaları Avrupa Sahil Güvenlik Fonksiyonları Forumu, Karadeniz İşbirliği Forumu, Atlantik Sahil Güvenlik Forumu ve Asya Sahil Güvenlik Kuruluşları arasında paylaşmak olduğu; deniz havzası ve deniz altı havzası stratejilerinin ve girişimlerinin uygulanmasını daha çok desteklemek amacıyla kılavuzların geliştirilmesinin de faydalı bir işbirliği aracı olacağı belirtilmektedir.

Bölgedeki ulusal denizcilik idareleri tarafından düzenlenen eğitim ve değişim programlarına katılım yoluyla bilginin



yaygınlaştırılması sağlanmakta olup, Avrupa Komisyonu'nun bu kapsamda 2020 yılında AB Sahil Güvenlik Ajansları ile çok amaçlı operasyonlar için özel bir çalıştay düzenleyeceği bildirilmektedir.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

A WORLD OF SERVICE

The oceans may be vast, but we're always close. 24/7 service provided from 28 offices, located in major shipping and financial centers around the world.

Choose to fly the world's local flag.

AVRUPALI ARMATÖRLER DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜNÜ KUTLADI

ECSA; Dünya Denizciler Günü'nde bu sene de üyeleriyle birlikte, denizciler tarafından Avrupa deniz taşımacılığına yapılan büyük katkıları kutladı.

25 Haziran Dünya Denizciler Günü, denizcilerin uluslararası deniz ticaretine sunduğu eşsiz katkıları ortaya koymak için IMO tarafından koordine edilen yıllık küresel bir etkinliktir.

Dünya Denizciler Günü, denizciler için uluslararası bir yetkinlik, emniyet ve refah standardı sağlayan revize edilmiş Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları hakkındaki Uluslararası Sözleşmesi'ni (STCW) destekleyen ve 2010 yılında Manila'da kabul edilen bir karar ile tesis edilmiştir.

Denizciler Günü bu yıl, 26 Eylül'de kutlanacak olan Dünya Denizcilik Günü'nün "Denizcilik Topluluğunda Kadınları Güçlendirmek" sloganından hareketle cinsiyet eşitliği teması etrafında düzenlenmiş ve kampanya etiketi olan #IamOnBoard denizcilikte cinsiyet eşitliği konusundaki dayanışmayı göstermek için denizcilik sektörü tarafından kullanılmıştır.

Üyelerini kampanyayı desteklemeleri için yönlendiren ECSA, sosyal ortağı Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF) ile birlikte daha fazla kadını denizcilik mesleklerine katılmaya teşvik etmek amacıyla çalışmalar yapmaktadır. Geçtiğimiz yıl boyunca ECSA bu doğrultuda, deniz taşımacılığı sektörünü kadınlar için daha çekici ve daha emniyetli bir çalışma ortamı haline getirmek ve taşımacılık sektöründe kadınlar ve erkekler için eşit fırsatları desteklemek için adımlar atmıştır. Bu kapsamda ECSA, denizcilikte kadınlara özel olarak odaklanarak, denizcilik meslekleri, büyüme, denizciliğin cazip hale getirilmesi ve rekabetçiliğe yönelik



bir büyüme planı kabul etmiştir. ECSA ayrıca, ETF ile birlikte, kadınların deniz taşımacılığına katılımını arttırmaya yönelik finansman için Avrupa Komisyonu'na bir öneride bulunmuştur.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Sektörün büyümesi için çeşitlilik gereklidir. Çeşitlilik bir sektörü ilerleten becerileri beraberinde getirdiği için önemlidir. Deniz taşımacılığı da farklı değildir. Bununla birlikte, içinde bulunduğumuz dönem, şirketlerin dijitalleşmeden ve şu anda içinde bulunduğumuz inovasyon çağından etkilenecek alternatif çalışma şekilleri aradıkları bir zamandır. Bunlar, daha fazla kadını denizcilik sektörüne çekmek için bir fırsat sunmaktadır. İhtiyaç duyulan yeteneği işe almak için, denizciliğin kendisini 'çeşitli,

genç, uyarlanabilir ve dijital' görünecek şekilde yeniden markalandırması gerekmektedir."

ECSA'nın Sosyal Diyalog Komitesi Başkanı Tim Springett de konu ile ilgili şunları söylemiştir: "Güçlü, müreffeh ve sosyal açıdan sürdürülebilir bir Avrupa denizcilik endüstrisi, toplumsal cinsiyet çeşitliliğini ve fırsat eşitliğini teşvik ederek çok büyük faydalar sağlayacaktır. Kadınlar da dâhil olmak üzere sektöre daha fazla yetenek kazandırmak için daha fazlasını yapmamız gerekiyor. Ulusal derneklerimiz ve denizcilik şirketlerimiz, kadınları AB'de çalışmaya teşvik etmeye ve zorbalık ve tacizi ortadan kaldırarak kadınları sektöre çekmeye özel önem vermektedirler" demiştir.

(Kaynak: ECSA)



***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**

Move Forward with Confidence

1 Ocak -25 Temmuz 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. Temmuz ayı içerisinde Paris MoU kapsamında 1 Türk Bayraklı gemi Yunanistan'ın Elifsis şehrinde tutulmuş olup tabloya eklenmiştir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019	HAZİRAN 2019	TEMMUZ 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	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	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR

Paris ve Tokyo Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarında(Paris ve Tokyo MoU) 1 Eylül - 30 Kasım 2019 tarihleri arasında Acil Durum Sistemleri ve Prosedürleri konulu Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) gerçekleştirilecektir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 TEMMUZ) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (TEMMUZ)
PARIS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	2 (157 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (29 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (204 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (87 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşamamaktadır.

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL - Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü

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

DENİZAŞIRI (UZAKYOL) GENELYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI KOMİTESİ



FARUK EMRE YILDIRAN
25 NO'LU DENİZAŞIRI (UZAKYOL)
GENELYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI MESLEK
KOMİTESİ BŞK.

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş ve varoluş amaçlarının başında gelen Türk denizciliğinin ve bunu oluşturan üyelerinin çıkarlarının korunması aslında 25 Numaralı Deniz Aşırı Genel Yük Taşımacılığı Meslek Komitesi'nin de ana iştirak alanıdır. Komitemizin her bir üyesi denizciliği ülkemizin büyük ulusal ülküsü sayarak hareket etmektedir. Meslek komitemizin üyeleri ekseriyetle gemi sahiplerinden; yani bilinen adıyla armatörlerden oluşmaktadır. Kuşaktan kuşağa aktarılan ve bir kültür zenginliği olan armatörlük bu topraklarda Cumhuriyetimizin kuruluşundan itibaren

güçlenmeye, yabancı hegemonyasını ise Kabotaj Kanunu ile kırmayı başararak durdurulamaz bir yükseliş trendine girmiştir. Küreselleşmenin adının anılmadığı zamanlarda bile uluslararası ticaret yapan ve memleketimizin bayrağını dünya denizlerinde dalgalandıran armatörlerimiz, gelişen dünya ekonomisi ile altın çağlarını yaşamaktadırlar.

Bazı durumlarda, şirketlerin bile devletlerin üstünde bulunduğu günümüz ekonomisinde, uluslararası karar alıcıların etki alanları aslında uluslararası şirketlerin alanlarıyla her nasılsa paralellik göstermektedir. Küreselleşen bir dünyada artık devletler bile küreselleşme karşıtı duruş sergilemeye başlayıp, bu yönde pozisyon almaya başladılar. Dışa bağımlılıkla savaşın ve tam bağımsız bir Türkiye'nin önemini daha çok hissedildiği günümüzde, ülkemiz ekonomisine döviz girdisinin bir numaralı kaynağı olabilecek denizcilik sektörünün ve amiral gemisi görevini gören armatörlerin güncel gelişmelerden etkilenmeden rekabetçi denizlerde seyredebilmesini sağlamak herkesin görevi olmalıdır.

Küreselleşmeye Uyum Sağlamalıyız

Günümüzde küreselleşen ve büyüyen ekonomiler içinde kendimizi geliştirmeli ve çağa uygun bir şekilde hızlı hareket etmeliyiz. Bu hareket ivmesi yadsınamaz bir gerçekliktir. Ticari rakip olarak gördüğümüz gemilerin bayrak devletlerinin sahip olduğu kanunlardan ve uygulamalardan bir mil bile olsa ileride olmamız, yıllar içinde bizlere yetişemeyecekleri bir mesafe kazanımı sağlayacaktır lakin unutulmamalıdır ki

ekonomik değer katan ve milli sınırlarının dışında bile ülkemize varlık kazandıran en önemli meslek koluyla iştirak eden armatörlerimiz günümüz koşullarında rekabet şartları göz önüne alındığında tam olarak ticaret savaşlarına hazır olamıyorlar.

Riskli Kararlar Gerekiyor

Çin ve ABD arasında başlayan ticaret savaşları uzun zamandır dünya gündeminin üst sıralarında yer alıyor. Bir süre daha en önemli gündem maddesi olmaya devam edecek gibi de gözüküyor. ABD ekonomisi aslında Dünya geneline baktığımızda iyi durumda. 2008 krizinde bankaları ve ekonomisini kurtarmak için piyasaya pompalanan dolar her geçen yıl artarak merkez bankası tarafından toplanarak yok ediliyor. Bu sebeple finansa erişimin zorlaştığı günümüzde armatörlerimizin büyük meblağlar içeren yatırımlar yapabilmesi, önlerine alınması gereken riskli kararları getiriyor.

Üretim kabiliyeti yüzünden büyük bir hammadde açlığı çeken Çin ve bölgesel devletlerin limanlarının ve denizcilik filolarının gelişmesi yaşadıkları ekonomik büyümeyle doğru orantılıdır. Bu ve benzeri devinimlerin gerisinde kalmak istemeyen devletimizin karar alıcılarına yol gösteren Deniz Ticaret Odamız yönetim kuruluna, diğer yük taşımacılığı komitelerimizin de katılımıyla ortak iştirakli toplantılarımızla bizlerde yol göstermeye çalışıyoruz. Üyelerimizden olsun ya da olmasın armatörlerimiz tarafından tarafımıza iletilen tüm sorunları ivedilikle tartışarak doğru yönlendirmelerde bulunuyor ve sorunlarını imkan dahilinde çözüyoruz.

Sadece yerel veyahut bölgesel olmayan bir bakış açısıyla küresel bazda marketleri de takip etmeye çalışıyoruz. Armatörlerimizin tonaj aralıkları birçok çeşitlilik içerdiğinden bizlere geniş bir yelpazede düşünmemizin yolunu açıyor.

Piyasa Koşulları Denizciler Lehine Olmayabilir

Denizcilik piyasasındaki tüm meslektaşlarımızın da hissettiği gibi 2019 yılında piyasa koşullarının denizciler lehine olduğu söylenemez. Kısa olarak piyasalardan bahsetmek istersek, 2018/19 sezonunda buğday ithalatlarında düşüş yaşanmıştır Rusya'nın, Kazakistan'ın Karadeniz'e çıkışını belli koşullar öne sürerek azaltmaya çalıştığı bilinmektedir. Rusya'nın 2018/19 yılında yaşadığı kuraklıktan dolayı 2018 Ekim ayında yerel basında da çıkan haberleri hepimiz hatırlıyor olmalıyız.

Yaşanılan kuraklığın yanında bir de rubledeki değer kaybı sonrasında Rusya buğday ihracatını durdurmayı bile gözden geçirmişti. Buğday fiyatları aşırı yükselmişti ve küresel bir para arzı daralmasının olduğu 2018-2019 yılında bölgesel olarak da ticaret etkilenmişti.

Bölgesel olarak düşündüğümüzde, üç yıldır üst üste dünyanın en büyük buğday ihracatçısı olan Rusya'nın ihracatı 36 milyon ton civarında olacaktır. 2018/2019 sezonunda bu rakam 37 milyon tonda. Yıllık dünya tüketiminin de 21,6 milyon ton artarak 769,5 milyon ton olması beklenmektedir. Bu buğday, un, gıda hammaddesi, tohum, yem ve endüstriyel üretim olarak kullanılmaktadır.

Küresel ticarete ihraç edilebilir buğday 6,7 milyon tonluk bir artışla 184,6 milyon tona yükselmiştir. Devletler bu yıl depolayacakları buğdayı 18 milyon ton arttırarak toplamda 293 milyon tona çıkararak rekor kırmaktadır. Lakin Çin

bu yıl stoklarını yaklaşık 11,8 milyon ton düşürecektir.

Avrupa birliği, Arjantin, Avustralya, Kanada, Rusya ve Ukrayna 2019/20 sezonunda buğday üretiminde rekor kırıcaklardır. Bu arz fazlasının fiyatlarda gevşeme yapacağı yadsınamaz bir gerçektir. İran ve Irak'ın bu yıl geçen yıllara göre daha fazla yağış alması sonucunda üretimlerinde artış beklense de gevşeyen fiyatlar sonrasında Ortadoğu ve Uzak Doğu'da talep artışı, akabinde bu bölgelere Karadeniz çıkışlı buğday yüklerinin büyük tonajlarda artışı beklenmektedir. Geçen yıl kurak bir sezon geçiren Avrupa'da bu sezon 153,8 milyon tona ulaşacak üretim artışı olacaktır. Bu artış neticesinde Continent çıkışlı yüklerde de artış umulmaktadır. Bu artış genellikle coğrafi yakınlıktan dolayı Cezayir, Fas ve Batı Afrika bölgelerinde gözlemlenecektir.

Çin'den İthalata Yeşil Işık

Geçen iki haftada büyük tonajların navlunlarında hızlı bir artış yaşandı. Sene başında 600 puanlar seviyesinde seyreden BDI hızla yükselerek 2 bin puanlar seviyelerini aştı. Bunun en büyük sebebi demir cevheri üreticilerinin piyasaya yaşanan talihsizlikler den sonra tekrar dönmeleri ve Çin'in ithalata yeşil ışık yakmasıydı.

Yukarıda da kısa olarak bahsettiğimiz ticaret savaşlarının etkisiyle 2018 yılı sonu- 2019 başı dönemlerinde piyasa düşüşe geçmişti. 2019 ortasında yavaşça hızlanan piyasalar son yılların

ortalamaları alındığında rekor olarak adlandırılacak artışlar gösterdiler.

Çin destekli demir cevherindeki talep Cape size ve Kamsarmaxları harekete geçirdi. Sonrasında Panamax, Ultramax ve Supramax gemilerinde desteği ve talep görmesiyle yükselişe geçti lakin 29. haftada görülen intermed işlerdeki günlük 20bin usd veyahut Karadeniz çıkışlı 32 binlerinde günlük görüldüğü Endonezya teslim Supramax işleri 30 haftada Akdeniz çanağındaki tonaj fazlalığı ve Ukrayna, Rusya limanlarındaki yoğunluk sebebiyle yaşanan yumuşamanın etkisiyle intermed'de 17 binler seviyesine geriledi. Ukrayna ve Rusya'da son 3 haftada yaşanan aşırı yağış buğday kalitesinin düşüşüne ve hasat yapılmamış tarlada bekleyen buğdayın yemlik olarak satılacağına delalettir.

Yemlik hububatın Uzakdoğu satışlarını destekleyeceğinden birim/maliyet oranı sebebiyle büyük tonaj talebini artırması beklense de Rusya da çiftçilerin tarihlerinde olmadığı kadar zengin olmaları ve piyasaya karşı yüksek fiyatı korumak için direnç göstermeleri yüzünden satışlarda biraz azalma olsa da bu silolarda bulunan ürünlerin yok sayıldığı anlamına gelmediğinden piyasalara olan etkisi geçte olsa hissedilecektir. 2019/20 yıllarının beklentilerini genel olarak çizmek istersek; üretimde artış, artan ticaret, artan tüketim ve artan stoklar olarak görünen bir resim çıkıyor karşımıza.

25 NO'LU DENİZAŞIRI (UZAKYOL) GENELYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI KOMİTESİ

BAŞKAN: FARUK EMRE YILDIRAN

BAŞKAN YARDIMCISI: ÖZKAN ÇALIŞAN

ÜYELER: BURAK AKARTAŞ, METİN ŞENER, HALİT ÖZGÜR ÖZDELİCE

“MÜŞTERİLER SADECE ÜRÜN DEĞİL, ÇÖZÜM BEKLİYOR”



HAKAN ÖZAN

JOTUN DOĞU AVRUPA VE ORTA ASYA BÖLGESİ DENİZ SATIŞ DİREKTÖRÜ

Jotun simge projelerde imzası olan bir firma. Son günlerde öne çıkan projeler nelerdir?

Dediğiniz gibi ülkemize katma değer sağlayan birçok projenin içinde biz Jotun olarak yer alıyoruz. Offshore gemilerin dönüştürme işlemlerinden, askeri projelere kadar pek çok işte Jotun imzası bulunuyor. Tankerlerin revaçta olduğu bir dönemde çok sayıda

tankerde Jotun ürünleri kullanıldı, halen kullanılmakta. Son dönemde ise ülkemizin filosuna kazandırdığı Fatih ve Yavuz sondaj gemilerinin çok kısa sürede bakım ve onarımlarının tamamlanması, göreve hazır hale getirilmesi için Jotun ürünleri ile destek verdik. Başarılı bir şekilde tamamlandı ve görevlerine çıktılar. Bununla gurur duyuyoruz. Ayrıca Türkiye’de yakın

Denizcilik sektörünün lider boya firması Jotun dünyada ses getiren başarıları ile dikkatleri üzerine çekiyor. Jotun’un bu başarısının arkasındaki isimlerden 25 yıllık Jotun Türkiye çalışanı, Doğu Avrupa ve Orta Asya Bölgesi Deniz Satış Direktörü Hakan Özkan ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

zamanda Tersan Tersanesi’nde cruise gemilerinin inşası başladı; Norveçli bir firma için yapılan bu projede Jotun ürünleri kullanılacak. Bunun yanı sıra yine ülkemizde yapılan balık fabrikası gemileri gibi yeni projelerde ürünlerimiz tercih edilmekte. Türk tersanelerinin özellikle son zamanlarda yaptığı projelerin çoğunun özel maksatlı sofistike projeler olduğunu



belirtmek isterim. Tersanelerimiz global platformda önemli bir marka olarak yer alıyor.

Jotun yeni ürünleriyle de piyasanın ihtiyaçlarına cevap veren bir marka. 2019 yılının yeni ürünleri nelerdir?

Biz pazarda farklılaşmaya inanıyoruz. Bu noktada müşterilerin ihtiyaçlarına odaklanıp, bunları temellendirerek çözüm önerileri geliştiriyoruz. Bu amaçla Jotun Grup olarak Ar-Ge çalışmalarına büyük yatırımlar yapıyoruz. Dünya çapında çeşitli ülkelerde laboratuvarlarımız bulunuyor. Türkiye’de bulunan Ar-Ge laboratuvarımızdan da bölgesel çaptaki çalışmaları yürütmekteyiz.

2019’un yeni ürünlerine değinmek gerekirse Marathon IQ2 yeni lanse ettiğimiz ürünlerimizden sadece bir tanesi. Özel formülasyonu ile buzla kaplı denizlerde seyir yapan gemiler için yüksek performans ve koruma sağlıyor. Yüksek korozyon ortamları için tercih edilen Marathon IQ2, tersaneler için uygulama kolaylığı sağlarken, armatörler için de yakıt sarfiyatını ciddi oranda azaltıyor. Bu ürün özellikle Rusya pazarında

çok fazla tercih ediliyor. Geleneksel boyalara kıyasla, Jotun Marathon IQ2’nin, yapılan testlerde gemi operasyon verimliliğini %4,5 arttırdığı kanıtlanmış bir ürün. Son yıllarda kuzey ülkelerine yapılan ihracatın Türkiye’de artmasıyla birçok yeni inşaa projesi için de önemli bir fırsat. Buna ek olarak, 2019 yılı içerisinde SeaForce serimiz müşterilerimizin ihtiyaçları doğrultusunda yenilendi.

Jotun Türkiye uluslararası pazarda başarılarıyla dikkat çekiyor, başarının arkasındaki temel nedenler nelerdir?

Uzun bir denizcilik kültürüne sahip Norveç’te kurulmuş olan Jotun, 90 yılı aşkın uluslararası deneyimi ile deniz boya sektörüne yenilikler getirmeye devam ediyor. Jotun Türkiye’nin ise bu sene 30. yılını kutlayacağız. Küçük bir organizasyon olarak başlayıp bugün 550 çalışana ulaştık. Bence, başarının en temel kaynağı insan. Bu şirket doğru insanlarla kurulmuş, daha sonra ekibe doğru insanlar katılmış ve birlikte bugünkü noktaya gelmiş. Çalışanlarımızın vurguladığı konu burada çok iyi bir aile ortamı var ve bu bize başarı getiriyor. Jotun Türkiye’nin

bugün geldiği nokta, çalışanlarının global platformda üst düzey görevlerde yer aldığı, yönetici ihraç eden bir organizasyon. Deniz bölümünde arkadaşlarımız ülke ve denizcilik ekonomisinde çeşitli dalgalanmalarına şahit oluyorlar. Dolayısıyla, bu kişiler sektörel anlamda da çeşitli senaryolara hazırlıklı olarak yetişiyorlar. Yeni aldıkları görevlerle, bizler de onlarla gurur duyuyoruz.

Hizmet verdiğiniz alan birçok uluslararası regülasyonlarla denetleniyor, müşterilerinizi bu regülasyonlara nasıl hazırlıyorsunuz?

Denizcilik global bir iş, size servis veren hemen hemen çoğu firma çokuluslu şirketler. Biz Türk müşterimize ihtiyacı olan bir boyayı Türk limanlarında olduğu gibi Güney Amerika, Singapur gibi gittikleri farklı yerlerde, dünyada 4500’den fazla limanda bu servisi verebiliyoruz.

Fakat mesele sadece hizmet sağlamak değil, ayrıca regülasyonları da ilk andan itibaren takip ediyoruz. Kendimizi bunlara nasıl adapte edebiliriz diye çalışıyoruz. Hammadde, formül ve inovasyon planlamaları çok önceki



safhalarda yapıyoruz. Biz hazırlıklarımızı yaptıktan sonra, müşterilerimizin hayatını kolaylaştıracak sistemleri sunuyoruz. Örneğin söz konusu bir regülasyon Batı'da bir içeriği yasaklarken, Doğu'da serbest kalabiliyor. Biz müşterilerimiz için bunları önden takip ederken, onlara destek oluyoruz.

Jotun ürünlerine yatırım yaparken kullanıcılar nelere dikkat ederek sizi tercih ediyor?

Bizim öncelikli amacımız müşterilerimize tasarruf edecekleri katma değerli yüksek performans alabilecekleri ürünler geliştirmek. Kullanılan boya sistemleri, günümüz gemi inşasının tüm gereksinimlerine cevap veren, yeni teknolojilerle üretiliyor.

Aynı zamanda regülasyonları da karşılıyor. Boyanın artık bir yatırım aracı olduğunu belirtebiliriz. Örneğin önerdiğimiz antifouling sistemleri müşterilerimize yakıt tasarrufu sağlayarak, operasyonel maliyetleri düşürüyor.

Yeni nesil ürünleri piyasaya sunarken önünüze zorluklar çıkıyor mu?

Global denizcilik şirketleri yeni ürünleri kullanmayı seviyor ve tedarikçileri de yeni ürünler geliştirmeleri konusunda cesaretlendiriyorlar. Yerel pazara göre premium ürünleri kullanmak, sonuçlarını gözlemek için çok daha istekliler böylece yeniliklerden ilk olarak onlar faydalanıyorlar ve eski teknolojinin yüksek maliyetinden de kaçınıyorlar. Bugün içinde bulunduğumuz ekonomik konjoktürde, denizcilik şirketleri kârlarını yükseltmek istiyor ama bu kârı gün sonunda navlun fiyatları belirliyor. Dolayısıyla denizcilik şirketlerinin masraflarını kontrol altına alması için her alandaki yeniliklerden hızlı bir şekilde haberdar olması gerekiyor. Bizde bu bilinçle, konuyla ilgili üzerimize düşen görevleri yerine getiriyoruz.

Yeni nesil ürün kullanımlarından nasıl geri dönüşler alıyorsunuz?

Jotun Boya olarak sadece ürün değil müşterilerimizin ihtiyaçlarına yönelik çözümler, sistemler sunuyoruz. Müşterilerimize yenilikçi ürünler sunduğumuz gibi, müşterilerimizin

geri dönüşleri de inovasyon sürecinde belirleyici oluyor. Ülkemizde buna verebileceğim en iyi örneklerden bir tanesi Karadeniz Holding. 2008 sonrası enerji gemilerinin inşasıyla başlayan ve kısa sürede dünyada marka haline gelen, Türk bayrağını dünyanın birçok ülkesinde gururla dalgalandıran Karadeniz Holding bize de çok katkı sağladı.

Karadeniz Holding'in birçok projesinde ürünlerimiz kullanıldı. Zaman içinde yaptığımız yenilemelerle onların beklentilerini karşılayacak seviyeye ulaştık. Bugün bizden almış oldukları servis ve ürünlerle kendi amaçları doğrultusunda sonuçlar elde ediyorlarsa, bunun temelinde Karadeniz Holding'in değişim isteği bulunuyor. Sektörün, sağlıklı gelişimi için bu tarzda yeniliğe açık müşterilere ihtiyacı var.

Son yıllarda yaptığınız sosyal sorumluluk projeleri de sektörde konuşuldu, bu işi neden bu kadar fazla önemsiyorsunuz?

Jotun olarak yüksek kaliteli ürün ve çözümleriyle yıllardır çevrenin korunmasına katkıda bulunmaktayız. Bu nedenle ürünlerimizi yasal zorunlulukların gerektirdiği koşulların daha da üzerinde olacak şekilde geliştirmekte bu doğrultuda farklı kaynaklar kullanmaktayız.

Bunların çevreye, kullanıcılara zarar vermemesini sağlayacak ortam ve koşulları biz yaratmakla mükellefiz. Fakat bütün bunları yapsakta, daha fazlasını yapma gayreti içindeyiz. Örneğin birkaç sene önce geliştirdiğimiz "Yeşil Adımlar" projesiyle insanları yürümeye teşvik edip, yürümenin insana faydasını çevreye de yaymak istedik. İnsanlar yürüdükçe bizde onların attığı her adım karşılığında bir ağaç dikme kararı aldık.

Şu ana kadar iki orman meydana getirdik. Bu sene de atılan her adım karşılığında denizlerin dibini temizleme projesi başlattık. Şu anda 100 bin metrekare deniz tabanı Jotun tarafından temizleniyor.



MORE DENİZCİLİK SEKTÖRDE GÜVENİN ADRESİ

- * Gemi Acenteliği
- * Gemi Brokerliği, Nakliye Hizmetleri
- * Kumanya temini
- * Temiz su temini,
- * Posta ve kurye servisi mürettebat hizmetleri
- * Onarımların koordinasyonu
- * Mürettebat değişiklikleri
- * Atık toplama hizmeti
- * Su altı surveyliği ve su altı temizliği
- * Yakıt ikmali
- * Gemi Geri Dönüşüm



Main Office: Kültür Mahallesi
Lozan Caddesi 35800
Aliaga/Izmir-Turkey
Tel: 0232 616 86 87
Fax: 0232 616 87 70
operation@moreshipping.net

İzmit Branch Office: Mimar Sinan
Mahallesi Gül Sokak No: 10/7 41900
Korfez/Kocaeli-Turkey
Tel: 0262 528 86 87
Fax: 0232 616 87 70
izmit@moreshipping.net

İskenderun Branch Office: Mimar
Cay Mahallesi 47. Sokak No:15
Merkez İş Hanı Kat: Daire:8
İskenderun/Hatay-Turkey
Tel: 0532 136 98 62
akdeniz@moreshipping.net

Kuru dökme yük piyasası nereye koşuyor?



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

Küresel deniz taşımacılığı piyasasının önümüzdeki günlerde nereye evrileceğini tespit etmek için elimizde sihirli bir küre bulunmamaktadır. Suya bakarak geleceğin ne olduğunu söyleyecek bir yetiye de sahip değiliz. Ancak buna rağmen bu konuda çok da aciz değiliz diye düşünenlerimiz olabilir. Bu kestirmeleri yapabilmek için elimizde geçmiş yıllardan günümüze intikal eden bazı ekonomik

araçlar ve korelasyonlar bulunmaktadır. Fakat işin ilginç yanı bunların hepsi çok eski yılların tespitleri ve o günlerin gerçeklerine göre tespit edilmiş kriterler ya da ampirik sonuçlardır. Geçmişin özelliği değişimin yaşanan 3 sanayi devrimine rağmen çok yavaş olmasıdır. Ancak günümüzün özelliği her şeyin çok hızlı değişmesidir. Sözel yönlendirmeler, bir haber ve olayın sinyal etkisi çok hızlı bir şekilde ortaya çıkabilmekte ve geçmişte bu şartlarda olmayacak bir hususu bugün olur hale getirebilmektedir.

Kısaca eski iktisadi kural ve kabul görmüş tespit ve korelasyonlar da çok fazla bir anlam ifade etmemekte ve her zaman işlememektedir. Bu cümleden olmak üzere küresel ekonomik büyüme ve ticaret arasında bir müspet korelasyon bulunmaktadır. Yıllar önce yapılan tespitlerde deniz taşımacılığının küresel ekonomideki gelişmelerden %80, diğer arızı nedenlerden ise %20 etkilendiği (kötü hava koşulları, iç karışıklık, savaşlar, üretim tesislerindeki kazalar, deprem, sel baskını, kuraklık, koruyucu önlemler vb.) ileri sürülmekteydi. (Platou SA) Doğal olarak dünya mal ve hizmet ticareti de ekonominin temel kuralı olarak küresel GDP (GSYİH)

artışından olumlu etkilenmektedir. Hatta dünya ticaret hacmindeki artış yüzde değerinin dünya GDP artış yüzde değerine bölünmesi sonucu elde edilen değer 2.5 -3 olabilmekteydi. Başka deyişle dünya ticareti ile dünya GDP'si arasında olumlu bir korelasyon bulunmaktaydı. Dünya ticareti ve hatta dünya deniz ticareti küresel GDP artış ve azalışına karşı çok hassas ve elastik bir yapıya sahipti. Daha açık bir ifade ile küresel GDP artış oranına göre dünya ticareti o yıl bunun birkaç katı artmaktaydı.

Oysa bu durum 2008-2009 küresel krizinden sonra bozulmuştur. Uzun yıllar dünya ticareti artış oranı küresel GDP artış oranı ile aynı olmuş, buna göre çarpan bir olarak gerçekleşmiş, 2015'de birin altına düşmüş ve 2018 ve 2019'da yeniden 1-2 arası bir değere ulaşmıştır. Bu süreçte ilginç bir şekilde küresel deniz taşımacılığı (seaborne trade) artış yüzdesinin küresel GDP artış yüzdesine oranı 2014'den itibaren birin altında gerçekleşmiş kısaca elastik olmayan bir seyir izlemiştir. Deniz taşımacılığı sektörünün iyi olduğu 2017'de birin üstüne çıkmış, ancak son iki yıl bu durum yeniden bozulmuştur. Bu husus aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI /KÜRESEL GDP(GSYİH) ÇARPANI

YIL	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 *
Çarpan	1.05	1.12	1.00	0.99	0.58	0.94	1.13	0.78	0.80

*Son iki yıl tahminidir. Kaynak Clarkson Report

Yukarıdaki tabloda bu elastikiyetin 2015 ve 2016 yıllarında çok zayıf olduğu görülmektedir.

Buradan çıkarabileceğimiz sonuç "Dünya deniz taşımacılığı, küresel ekonomik gelişmelere ve dünya ticaretine hassas değildir. Bunların deniz taşımacılığı üzerinde etkisi yoktur" şeklinde bir iddia ve tez değildir. Böyle bir iddia deniz

taşımacılığının asli niteliğine terstir. Çünkü deniz taşımacılığı bir türev taleptir. Uluslararası ticaretin olması halinde deniz taşımacılığına talep olmaktadır. Bu hassasiyet bulunmaktadır. Ancak süreci ve sonucu etkileyen başka etmenler de bulunmaktadır. 2015 ve 2016 yıllarında küresel ekonomik büyüme oranı sırası ile %2.86 ve %2.59 olmasına karşın, kuru dökme yük

piyasasında BDI 285'leri görmüş, başka deyişle küresel iktisadi krizin görüldüğü 2008-2009 yılında bile BDI 2008 sonunda 565'leri görürken böyle ciddi ekonomik krizin olmadığı 2016 başında BDI tarihsel bir dip yaşamıştır. Peki bu sonuç nasıl ortaya çıkmaktadır? Küresel ekonomik büyümenin deniz taşımacılığı üzerindeki etkisi hala önemli olmakla beraber, yukarıda da belirtildiği üzere bazı arızı olaylar

ve hatta ekonomik olmayan piyasa müdahaleleri daha fazla etkili olarak farklı sonuçların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Diğer önemli bir neden ise BDI'nin kendi yapısından kaynaklanmakta ve CAPE Tonajı indeksi volatil hale getirmektedir.

Bunu bu yılın başında BDI'nin 595 puana düşmesi ile gördük. Dünya ticaretinde ve dünya GDP'sinde bir düşme yokken, bir önceki yıla göre normal bir artış seyrederken, Brezilya'daki Vale Demir Cevheri Üretim Tesisi'ndeki bir kaza, Avustralya'daki madenlerdeki tropikal siklon nedeni ile yaşanan tedarik zinciri sıkıntıları, ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşı ve karşılıklı ithal vergisi uygulamaları, buna bağlı olarak korumacı politikalar kuru dökme yükte piyasayı bir anda 2008-2009 krizine yakın bir noktaya getirmiştir.

Bunda muhtemelen 2018 yılında BDI hesaplama yönteminin değiştirilerek CAPE TONAJININ İNDEKSİ içindeki ağırlığının artırılması da önemli rol oynamıştır. (1 Temmuz 2018'de Cape tonajının - 100.000 DWT + Index içindeki ağırlığı %25'den %40'a çıkmıştır. Supramax ve Panamax tonajlarının ağırlığı ise %30'ar olmuştur. Handysize ise kaldırılmıştır.) BDI'nin 595 puana düştüğü dönemde 2019 yılı ve 2020 için küresel GDP büyüme ve dünya ticaret hacmi artış oranları tahminleri bu güne göre daha yüksek olmasına rağmen böyle kötü bir durum hasıl olmuştur.

Diğer taraftan unutmamız gereken diğer önemli bir husus BDI (Baltic Dry Index) 22 farklı rotada bu gün için 3 farklı dökme kuru yük gemisi tonaj gurubunun bağlantılarından elde ettikleri TCE (Time Charter Eşitleri/ günlük kira birimi esaslı gelirlerinin) ortalamalarının bileşimine göre oluşmaktadır.

Kısa dönemde piyasada navlun ya da kira birimi veya sefer esaslı bir bağlantının TCE rate'i gemi tonajı talebi ile arzının dengeye geldiği noktada oluşmaktadır. Kısaca taşıma fiyatını oluşturan sadece gemi tonajı



talebi değil aynı zamanda gemi tonajı arzıdır. 2015 yılı sonunda ve 2016 yılı başında kuru dökme yük piyasasında görülen kriz nedeni ile çok sayıda kuru dökme yük gemisi hurdaya gitmiş ve 2016 ikinci yarısında piyasa bu nedenle iyileşmeye başlamıştır. 2017 yılında kuru dökme yük piyasası nispi olarak iyi bir dönem yaşarken ve bu daha düşük oranda 2018'de de devam ederken, tam tersi geçmiş yılların iyi piyasası yüzünden artan gemi siparişleri ve teslimleri yüzünden tanker piyasasında navlunlar gerilemiştir. 2018 yılında önemli bir tanker tonajı hurdaya çıkmıştır. 2018 yılında hurdaya çıkan dökme kuru yük tonajı ise çok sınırlı olmuştur. 2019 yılı başında ise kuru dökme yük tonajında önemli bir artış olmamıştır. Fakat buna rağmen BDI 2008-2009 krizindeki noktaya düşmüştür.






2019 yılı ilk 4 ayında piyasaya 10 milyon DWT yeni kuru dökme yük gemisi girmiştir. Hurdaya çıkan tonaj ise bu segmentte 3.9 milyon DWT olmuştur. Buna göre net artış 6.1 Milyon DWT, başka deyişle %0.7 olmuştur.

Bu %1'in altındaki artış bile mevsimsel olarak yük miktarının az olduğu bir dönemde, hurdaya çıkan tonajın %87'si CAPE tonajı ve azalan yük miktarı da Cape yükü olmasına rağmen CAPE Endeksi üzerinden BDI'yi aşağıya çekmiştir. Cape TCE'leri ise Şubat

ortasında önemli ölçüde düşmüş ve zarar noktasına inmiştir. (BIMCO Peter Sand) Bazı kaynaklarda 3000 USD gün, bazı kaynaklarda bunun altında rateler ile karşılaşmıştır.

İçinde bulunduğumuz günlerde ise gerek IMF, gerekse OECD vb. gibi organizasyonların gerek dünya ekonomisi, gerekse dünya ticareti için 2019 ve 2020 kestirmeleri yıl başına göre daha kötü olmasına, daha da ötesinde FED'in bilanço küçülmesini durduracağı ve bu ay sonu itibarı ile faiz indirimine gideceği, Avrupa Merkez Bankası'ndan da yeniden parasal genişlemeye geçileceği sinyalleri gelmesine ve Japonya tarafından da parasal genişleme uygulamasının dillendirilmesine rağmen kuru dökme yük piyasasında özellikle Cape ve Panamax tonajının etkisi ile ratelerde önemli artışlar olmuştur. Örneğin Nisan ayındaki USD 3460 günden 28 Mayıs'ta USD 12 563 güne, daha sonra 28.579 USD'ye kadar yükselmiştir. Panamax tonajında da acil CAPE tonajı bulunmadığı durumda Panamaxların bağlanması nedeni ile benzer rate artışları ile karşılaşmış, Supramax tonajında ise artışlar daha makul seviyede olmuştur. Aynen BDI'nin düştüğü dönemde Supra'lardaki düşüşün CAPE'lerdeki kadar çok fazla olmaması gibi. Bu husus henüz yükselmenin tamamlanmadığı Nisan 2019 sonu bakımından aşağıda gösterilmiştir.

Changes to freight rates during April 2019

	2 April 2019 (Index value)	30 April 2019 (Index value)	
BDI	674	1,011	 +50%
	2 April 2019 (USD per day)	30 April 2019 (USD per day)	
Capesize 5 TC average	3,460	11,718	 +239%
Panamax 4 TC average	8,952	9,503	 +6%
Supramax 6 TC average	8,607	8,282	 -4%
Handysize 6 TC average	6,753	5,764	 -15%

Nisan 2019 itibari ile Nisan başı ve sonunda BDI'deki değişim

Cape tonajında %239 değişim olurken, diğer segmentlerde önemli bir değişiklik olmamış hatta düşme olmuş; ancak BDI sırf Cape tonajı yüzünden %50 artmıştır. Kaynak BIMCO

Bu cümleden olmak üzere artış devam ederek 22 Temmuz'da BDI'de son 5.5 yılın zirvesine çıkmıştır. (2191 puan) (Bkz: Bloomberg) BDI'de yılbaşından bu yana %53.19, yıllık %13.99 artış görülmüştür. (26.7.2019 itibari ile) oysa IMF Haziran ayı raporunda Nisan ayı raporuna göre küresel GDP artışı beklentisini 2019 yılı için %3.2'ye düşürmüştür. (2017'de %3.8, 2017'de ise %3.6 idi) 2020 yılı beklentisini ise %0.1 puan düşürerek %3.5 yapmıştır. Uluslararası mal ve hizmet ticareti artış oranı beklentisini ise %2.5'a revize ederek, neredeyse %1 düşürmüştür. 2020 yılı beklentisini ise Nisan ayına göre %0.2 düşürerek, %3.7 olarak tespit etmiştir. Gelişmiş ekonomilerin uluslararası ticaretinde 2019 yılında Nisan ayı raporu beklentisine göre IMF Haziran ayı raporunda %0.9 indirim yapmıştır. 2020 yılı için ise bu indirim oranı %0.2 olmuştur. 2019 yılı için yapılan tahminde bu indirim çoklukla gelişme yolundaki ve yükselişteki ülkelerin küresel ticarete katkılarındaki azalma tahmininden kaynaklanmıştır (%1.4), gelişmiş ekonomilerin uluslararası ticaretindeki azalma

beklentisi ise %0.6 olmuştur. (2017'de küresel mal ve hizmet ticareti artış oranı %5.5, 2018'de ise %3.7 idi)

II-IMF HAZİRAN AYINDA NEDEN BÖYLE KARAMSAR TABLO ÇİZMİŞTİR?

Bu raporda böyle bir karamsarlığın ortaya çıkmasına neden olan önemli hususlar diğerleri meyanında aşağıdakilerdir:

- Amerika ile Çin arasındaki ticaret savaşlarında hala tam bir anlaşmaya varılamamış olması.

- İngiltere'nin BREXIT'i gerçekleştirmesinin kendisine ve AB ekonomisine dolayısı ile küresel ekonomiye olumsuz etkisi.

- Küresel ekonomide politik ve ekonomik belirsizlik

- Ekonomide korumacı ve himayeci uygulamaların artması

- Çin ve gelişme yolundaki ülkelerinin ekonomik büyüme oranlarında gerileme beklentisi (Çin için 2019 yılında %6.2, 2020'de %6 büyüme beklentisi)

Himayeci ve korumacı politikalar gerçekten önemli bir tespit olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya ticaret örgütünün yaptığı araştırmaya göre, ithalat vergisi, özel koruma yöntemleri, ithalat yasaklamaları, ihraç rüsumu

vb. gibi yöntemler ile uluslararası ticarete getirilen engeller ve himayeci politikaların uluslararası ticaret üzerindeki etkisi bir ticaret yılı içinde şimdiye kadar tespit edilen ikinci büyük miktar olarak 340 milyar USD'ye ulaşmıştır. (Daha önceki en yüksek tespit 588 Milyar USD idi) (IMF Haziran 2019 raporu)

- IMF gelişme yolundaki ekonomilerin büyümelerinde önceki tahminine göre azalma beklerken, (Meksika -%0.7, Hindistan -%0.3, Rusya -%0.4, Brezilya -%1.3) ABD'de artış yapmış (%2.6/artış %0.3), Euro Bölgesi'nde ise (%1.6) herhangi bir değişiklik yapmamıştır. Ancak Euro Bölgesi'nin bu büyüme oranının da çok iyi olmadığını ve AB'nin lokomotifini Almanya'nın 2019 yılı büyüme beklentisinin %0.7, İtalya'nın %0.1, Fransa'nın %1.3 olduğunu göz ardı etmemiz gerekmektedir. Aynı şekilde Çin bu yılın başından beri ağırlık kazanmak üzere yaklaşık 2.8 trilyon Yuan'ı (40 milyar USD) para ve maliye politikaları ile piyasaya sürmüş ve teşvik sağlamıştır. Bu nedenle de ilk çeyrek %6.5 bir büyüme yakalamıştır. Ancak IMF bu yıl Çin'in büyümesini de Haziran raporunda %6.2 olarak hesaplamıştır.

Bu kötümser ekonomik ve jeopolitik duruma rağmen BDI günümüzde NEDEN 5.5 yılın zirvesini görmüştür? **Bu yılbaşı küresel ekonomik beklenti daha iyiyken, hele hele 2008 ve 2009 ile mukayese edilemeyecek noktadayken BDI 595'e neden düşmüş ise şimdi de aynı saikler ile yukarı çıkmaktadır.**

Üstelik bu durum Afrika domuz ateşi ya da gripi hastalığı nedeni ile dünyanın en büyük soya ithalatçısı Çin'in soya ithalatını düşürdüğü, daha ötesinde soya ekim alanlarını geliştirerek kendi kendine yeter olma hamlesi içine girdiği, daha da ötesinde ABD'nin Çin'e benden daha fazla tahıl ithal edin bu durumda koymuş olduğum ithal vergilerini yumuşatabilirim ya da kaldırılabirim, elektronik şirketlerine (HUWAI) yaptırımları yumuşatabilirim

teklifine karşın Çin'deki özel sektör firmalarının USA'dan soya ithaline yanaşmadığı, buna karşın gemi tonajı cephesinde net kuru dökme yük tonajının eski yıllardaki kadar olmasa da arttığı bir dönemde gerçekleşmiştir.

III-NEDEN BDI 2019 TEMMUZ AYINDA SON 5.5 YILIN ZİRVESİNİ GÖRDÜ?

- Bilindiği üzere Çin'in 2018 yılında ham çelik üretimi artarak rekor seviyeye ulaşmıştı. Bunun bu yılda devam edeceğinin beklendiğini bu konuda yazmış olduğum raporlarda daha önce belirtmiştim. Nitekim bu beklentimiz doğru çıkmış ve Çin'in çelik üretimi 2019'un ilk çeyreğinde 20.9 milyon ton başka deyişle %9.9 artmıştır. (Bimco Peter Sand). 2019 ilk 4 ayında ise Çin'in ham çelik üretimi yıllık %10.4 artış ile 315 Milyon tona çıkmıştır. Nisan ayı artışı ise %12.8'dir. Dünya üretimi içindeki payı ise %52.5 olmuştur. (Wolf Street) Mayıs ayında ise Çin'in çelik üretimi 2018 yılının Mayıs ayına göre %10 artış ile 89.1 milyon ton olmuştur. (World Steel Associations)

- Çin'de çelik üretimi bakımından iç talep de; hane halkı tüketimindeki zayıflama ve ticaret savaşlarının negatif etkisi 2018 sonu ve yılın ilk başlarında hissedilirken, hükümetin özellikle bu yılın başında ağırlık kazandırdığı para ve maliye politikaları ile sağlanan teşvik ve finansal rahatlama Mart ayından itibaren iç talebin artmasına neden olmuştur. Bu da çelik üretiminin artmasında ve içeride fiyatların yükselmesinde önemli rol oynamıştır. Diğer taraftan hükümetin bu konuda bir yaptırımı olmamasına rağmen bazı mahalli idarelerin (Tangshan) çevre kirliliğini azaltmak mülhazası ile demir muhtevası düşük (low grade fine) demir cevheri kullanımına ve çelik üretimine getirdiği sınırlamalara rağmen çelik üretimindeki bu artış gerçekleşmiştir. İhracat bakımından ise hem ticaret savaşları, hem de küresel durgunluk nedeni ile bir zayıflama görülmektedir. Bilindiği üzere Çin dünyanın en büyük çelik ihracatçısı olup, çok sayıda ülke ve bölgeye ihracat yapmaktadır. 2018 yılı çelik ihracatı

66.9 milyon ton olmuştur. 2017 yılına göre (73.3 milyon ton) miktar olarak %9 gerilemiş, değer olarak ise %10 artmıştır. 2019 yılında Ocak-Mayıs döneminde Çin'in çelik ihracatı 29.093 milyon ton ile %2.5 artmasına rağmen Mart başından beri içeride fiyatların artması nedeni Mayıs ayında ihracat düşmüştür.

Demir cevheri bakımından ise zaten 2018 yılında stoklar kullanıldığından, stoklardaki azalma 2019 başında da devam etmiştir. Fakat Nisan 2019 ortasında limanlardaki demir cevheri stokları 148.9 milyon tondan, Nisan 2019 ortasında 124.9 milyon tona düşmüştür. Çin'de demir cevheri ithalinin çok fazla olmamasının diğer bir nedeni de Çin'de giderek artan şekilde çelik üretimimin hurdaya dayalı olarak yapılmasından kaynaklanmıştır. Stokların azalması ve içeride çelik talebinin artması ile demir cevheri ithalatı artmış ve Mayıs ayında 83.75 Milyon ton demir cevheri ithal edilmiştir. Nisan ayına göre %3.7 artmıştır. Fakat Mayıs 2018'e göre %11 düşüktür. Bunun da nedeni diğer hususlar meyanında yukarıda belirtildiği üzere demir cevheri yerine hurda kullanılmasıdır. Çin tam olarak gerçekleştiremeye de, çevre kirliliğini azaltmak için basegrade düşük demir muhtevası olan demir cevherini kullanmama politikası uygulamaya başlamıştır. Bilindiği üzere Brezilya ve Güney Afrika yüksek kalite demir cevheri ile bu bakımdan ihtiyaca cevap vermektedir. Çin'de ilk 5 ay içinde 447.5 milyon ton demir cevheri ithal edilmiştir. (8 Haziran raporuna göre)

Tropikal siklon nedeni ile Avustralya'nın batı kısmından yapılamayan demir cevheri ithali ve Brezilya'nın Vale Tailing (atık) barajındaki kaza nedeni ile üretim kısıntısı yılın başında Çin'in demir cevheri ithalini engellerken, Nisan sonu ve Mayıs ayından itibaren bu konuda bir canlanma başlamıştır. Avustralya'dan ilk 5 ayda 289.3 milyon ton, Brezilya'dan ise 83.1 milyon ithal edilmiştir. (2018 yılı aynı döneminde 83.5 milyon tondu) Brezilya'dan yapılan ithalat ilk çeyrekteki bu

ülkeden yapılan ithalat düşmesini telafi edecek düzeyde olmuştur. Haziran ayı sonunda Çin'de demir cevheri stokları 2.5 yılın en düşük seviyesi olan 115.25 milyon tona düşmüş, sonra Temmuz başında 115.6 ya çıkmıştır. Demir cevheri ithalatı ise, Temmuz ayında 75.18 milyon tona düşmüştür. (Mayıs 83.75 Milyon ton, Haziran 83.24 Milyon ton) (Reuters China Iron Ore import rises on demand, Outlook July imports seen flat 26 July 2019)

Çin'in kömür ithalatı ise 2019 yılının ilk 4 ayında artmıştır. Zaten Çin'in ithalatında artış görülen mal cinsleri özellikle demir cevheri (bir önceki yıla göre düşük olsa da) ve kömürdür. Soya fasulyesi ithali ise gerek ticaret savaşları gerekse Afrika gribi nedeni ile önemli ölçüde düşmüştür. Temmuz ayı soya ithali mayıs ayına göre %11 azalmıştır. Mayıs ayında 7.36 milyon ithal edilmiş iken Haziran ayında 6.51 milyon ton ithal edilmiştir. İlk 6 ayda ise 38.22 milyon ton ithal edilmiştir. 2018 yılının aynı dönemine göre ise %14.7 azalma görülmektedir. 2018 Ağustos ayında ortaya çıkan Afrika domuz gribi Çin'in soya ithalini vurmaktadır. Çin'de mevcut domuz envanterinin 1/3'ü itlaf edilmiştir.

- Cape yükü olan demir cevheri ve kömür ithalindeki dönemsel yoğunluklu artış, Cape tonajındaki hurdaya çıkarma ile birleşerek Cape navlunlarını ve Cape tonajının en büyük rakibi Panamax'ların (65.000-100.000 DWT) TCE'lerini artırmıştır. Bu gelişmede dökme yük tonajının %40'ını oluşturan ve BDI'de ağırlığı %40 olan bu tonaj için tutulan 5 TCE'i ve Cape Endeksi'ni anormal yükselterek BDI'nin 2191'lere çıkmasına neden olmuştur. Fakat daha sonra BDI yukarıdaki açıklamalarımız paralelinde Temmuz sonu itibari ile düşerek, 1922'lerde seyretmeye başlamıştır. Bu da bize BDI'nin artık bize kuru dökme yük piyasası hususunda çok fazla bir fikir vermediğini, her tonaj gurubunun indeksinin münferiden takip edilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Diğer taraftan BDI'de bu büyük düşme ve yükselmeler arızı, bölgesel ve kısa

dönemli talep patlaması ve azalması ile ortaya çıkmaktadır. Net tonaj artışları da buna katkı sağlamaktadır.

IV-ÖNÜMÜZDEKİ 2 YIL İÇİNDE KURU DÖKME YÜK PİYASASINDA BEKLENTİ NEDİR?

Bilindiği üzere küresel ekonomik büyüme bakımından gerek 2019, gerekse 2020 için beklentiler pek olumlu değildir. Bir resesyon beklentisi bugün için zayıf olsa da, küresel büyüme beklentileri aşağı yönlü revize edilmektedir. Kuru dökme yük taşımacılığı talebi bakımından birçok mal gurubunun en büyük ithalatçısı olarak Çin dominant rol oynamaktadır. Çin'in büyüme beklentisi ise 2019 yılı için %6.2, 2020 için ise %6'dır.

Kuru dökme yükler içinde en fazla paya demir cevheri sahip olup bunu kömür takip etmektedir. Bu iki yükünde en büyük ithalatçısı Çin'dir. (Kömürde bazı yıllar ikinci olsa da) dünyanın en büyük demir cevheri ithalatçısı Çin'in demir cevheri ithalatı ise hurda esaslı üretime geçiş nedeni ile düşerken, ülke içinde yüksek demir muhtevalı demir cevherinin Çin'de olmaması nedeni ile yüksek demir muhtevalı grade'in üretimde kullanılması dışarıdan ithalatı artıracak gibi görünse de Çin'in bu politikası şimdilik lafta kalmaktadır. Ancak ilerideki yıllar için fiyatına bağlı olarak bu husus deniz taşımacılığı bakımından önemli bir pozitif unsur olacaktır.

Kömürün termik santrallerde kullanılması çok sayıda Avrupa ülkesinde artık azalmaktadır. Fakat buna rağmen birçok Asya ülkesinde böyle bir politika olmadığı için bu ülkelerde kurulan yeni santrallerde kömür kullanımı hala devam etmekte, üstelik ton-mil olarak deniz taşımaya önemli katkı sağlamaktadır.

Fakat uzun dönemde burada da bir azalma beklenmektedir. Dünyanın en büyük soya ithalatçısı Çin artık kendi üretim alanlarını artırmaktadır. Gelecekte bu bakımdan kendi kendine yeterliliği arttıkça ithalatı azalacaktır. Çin içerdeki talebi teşvikler ile ayakta

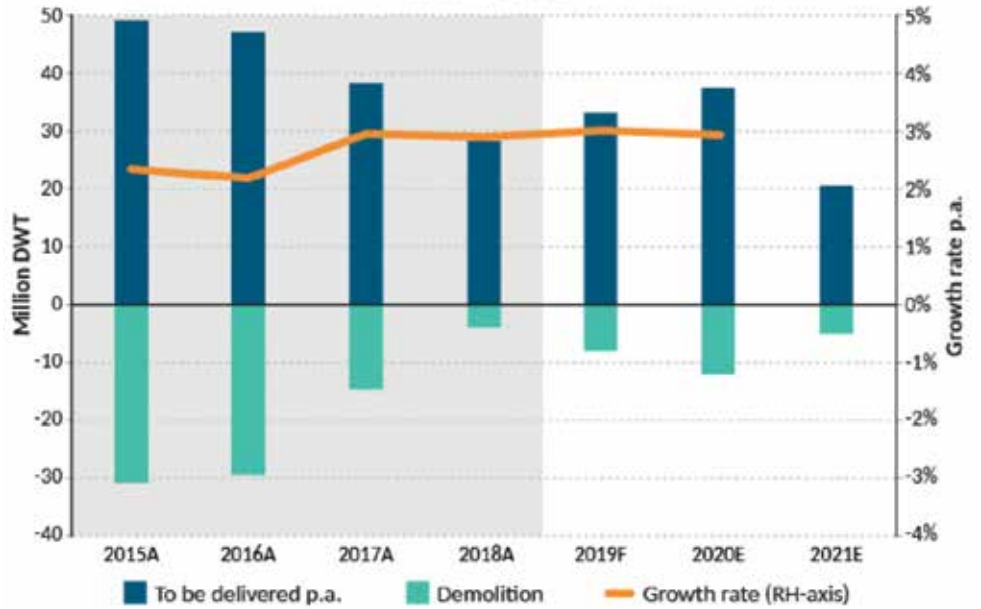
tutmakta ve canlandırmaktadır. Bu ise, Çin'in yumuşak karnı olup uzun süre devam ettirilebilecek bir husus değildir. Çin ve ABD arasındaki ticaret savaşlarının devam etmesi beklenmektedir. Kısaca normal şartlar altında talep cephesinde bu günden farklı aman aman olumlu bir beklenti bulunmamaktadır. İstisnası USA, AB ve Japonya Merkez Bankası'nın uygulayabileceği ekonomiyi canlandıracak para politikaları ve belki bunu destekleyecek maliye politikaları hususundaki niyetleridir.

Gemi tonajı arzı bakımından ise; 1 Mayıs 2019 tarihi itibarı ile

talebin %5 artması icap etmektedir. Böyle bir beklenti ise bu günkü şartlarda mümkün değildir.

Bu verilere göre kuru dökme yük piyasasında çok kötü ya da çok iyi bir beklenti mevcut değildir. Mevcudun biraz altı ya da üstünde (1000-2000 bandında, ortalama 1300 - 1500 puan) ancak Cape'lere bağlı olarak çok volatil bir piyasa görülecek; burada da arıza olaylar, teşvikler önemli rol oynayacaktır. Bu oyunun baş aktörü de yine Çin olacaktır. Önümüzdeki Ağustos ayı mevsimsel olarak azalacak, tahıl sezonu ile birlikte özellikle supra ve panamax tonajı ilave bir

Dry bulk ship fleet growth 2015A-2021E



Source: BIMCO estimates on Clarkson's raw data

A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2019-2021 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 25% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.

Yıllar İtibarı İle Kuru Dökme Yük Filosundaki Büyüme Oranları

küresel sipariş defteri kayıtlarına göre kuru dökme yük gemisi siparişi 96 milyon DWT olup, önümüzdeki yıllarda piyasaya 100 milyon DWT tonaj girecektir. Şuan kuru yük tonajı yaklaşık 845 milyon DWT'dir. BIMCO'ya göre bu tonaj gurubu 2019 ve 2020'de her yıl %3 artacaktır. Mevcut ütilizasyon oranı da dikkate alındığında bu artışı kompanse etmek için kuru dökme yük piyasasında

rahatlık kazanacaktır. Bu inceleme sadece deniz taşımacılığının en önemli segmenti olan dökme kuru yük piyasası bakımından yapılmıştır. Diğer segmentler dikkate alınmamıştır.

30.07.2019

* EKONOMİST/TAB AKADEMİK KOMİSYONLAR DENİZ TAŞIMACILIĞI BÖLÜM BAŞKANI



AKSHIPPARTS

Your ship supplier

on the sea..

www.akshipparts.com



ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDEN DEV ANLAŞMA

Türk Armatörler Birliği ve Alfa Laval arasında yapılan anlaşma ile Armatörler Birliği'ne bağlı 228 gemiye ballast water sistemleri Alfa Laval tarafından takılacak. Proje ortaya çıkan tasarruf rakamları ve teknik kabiliyetler nedeniyle denizcilik sektörü tarafından ilgiyle takip ediliyor.



CİHAN ERGENÇ



MURAT ER

Wyndham Grand Kalamış Otel'de gerçekleştirilen imza töreninde Türk Armatörler Birliği ve Alfa Laval Türkiye ve Yurt dışı yetkilileri yanı sıra DTO Yönetim Kurulu üyesi Başaran Bayrak ve Adnan Naiboğlu da hazır bulundu.

Teşekkür konuşması için sahneye gelen ilk isim Alfa Laval Türkiye Direktörü Tayfun Aydemir'di. Aydemir bu büyük projenin Alfa Laval için global çapta en büyük gemi adeti siparişini içerdiğini belirtti ve örnek olmasını temenni etti.

Aydemir, "Bu projenin hayata geçmesinde çok büyük emekleri olan, Simge Denizcilik'ten Sayın Murat Er, Akar Denizcilik'ten Sayın Rasim Akar, Akaylar Denizcilik'ten Sayın Kenan Akay, Atasoy Denizcilik'ten Sayın Sinan Atasoy, Konan Denizcilik'ten Sayın Hüseyin Konan, Sümer Denizcilik'ten Sayın Arif Uzuner, Yağcı Denizcilik'ten Sayın Muhammer Yağcı'ya tekrar teşekkür ederim" sözleriyle projede emeği geçen Teknik Komite üyelerine teşekkür etti"

Aydemir, "Birlikten güç doğar cümlesinin gerçek anlamını ortaya çıkardınız sizi gönülden tebrik ediyorum. Allah nazardan saklasın bu birlikteliğimizi, inşallah örnek olur. Herkesin kazandığı bir ortam oluşturuyorsunuz. Biz Alfa Laval olarak 28 senedir Türkiye'de hizmet veriyoruz. Sadece denizcilik sektöründe değil ama en önemli alanlarımızdan biri denizcilik. Bizler size hizmet vermektten çok memnunuz" ifadeleri ile proje hakkındaki düşüncelerini dile getirdi.

"KAZAN KAZAN PROJESİ"

Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, projenin bir "kazan kazan" projesi olduğunu söyleyip iki tarafa da yaptıkları özverili çalışmalar için teşekkür etti.

Ergenç, "Ballast Water deyip, geçmemek lazım. Gerçekten komplike bir iş olduğunu birçok detaya girilmesi gerektiğini emek gerektiğini, sistemi takmak için en bir buçuk sene gerektiğini, araştırması, planlaması, çizimi, klas onayı çok uzun bir süreç, iyi

ki erkenden yola çıkıldı. Dile kolay 53 armatör firma bir araya geldi. Yaklaşık 208 gemi var projede" sözleriyle projenin zorluğuna vurgu yaptı.

"Projenin her yanı güzel ama en önemlisi birlikten güç doğduğunu gösterdik" diyen Ergenç, "Sinerji, dostluk, bilgi, başarı saymakla bitmez örnek alınacak çok çok güzel bir proje. Bireysel olarak alamayacağım şartlar aldık" ifadelerini kullandı.

BİLİMSEL YÖNTEMLE SEÇİLDİ

Projenin teknik komitesinde aktif olarak rol üstlenen Simge Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Murat Er, projenin bileşenlerine tek tek teşekkür ettiği bir konuşma yaptı. Er, projede Alfa Laval ile anlaşılmasına giden süreçte son derece bilimsel ve demokratik eleme mekanizmalarını devreye soktuklarını ve öyle karar verdiklerini söyledi. Murat Er bu proje için en kısası altı saat süren 40'tan fazla toplantı yaptıklarını söyledi.

Türk Armatörler BWT Grubu'na liderlik eden Murat Er, "Sadece PureBallast



BAŞARAN BAYRAK

3 teknolojsi ile değil, Alfa Laval'in bize sunduğu tüm destek ile de ikna olduk" ifadelerini kullandı. Er, "Alfa Laval'in balast suyu arıtımındaki güçlü varlığı ve gelişmiş servis portföyü, Türk Armatörler BWT Grubu gemileri için yönetmeliklere uymada iç huzur anlamına gelecektir" diyerek Alfa Laval'in servis konusundaki güvenilirliğine vurgu yaptı.

ne karar aldıysak, ne söylediysek, ne yaptıysak oy birliği ile Teknik Komite'nin içinde karar aldık" diyen Murat Er, "Bizim oluşturduğumuz birliktelik olmasa, bu iş olmazdı arkadaşlar. Sizler bu Teknik Komite'ye inandınız, güvenciniz, her gördüğünüz yer bize destek verdiniz. Desteğinizi arkamızdan eksik etmediniz. Biz de sizin verdiğiniz destekle bugünlere gelebildik. Bu



Murat Er ayrıca, imza törenine katılan DTO Yönetim Kurulu üyeleri Başaran Bayrak ve Adnan Naiboğlu'na da teşekkürlerinin iletip, törene katılamayan Tamer Kıran'ın selamlarını gönderdiğini, DTO'nun mutlaka bu organizasyonda temsil edilmesi gerektiğini ve bu projenin Türk denizcilik için çok önemli ve örnek bir proje olduğunu söylediğini ilettili. "Biz

birliktelik olmasa böyle bir iş ortaya çıkmazdı" ifadelerini kullandı.

"AYNI ÜRÜNÜ ÇOK ÇEŞİTLİ FİYATLARA ALIYORDUK"

DTO Yönetim Kurulu üyesi Başaran Bayrak da yaptığı konuşma da marifetin iltifata tabi olduğunu ve bu projede emeği geçen herkesin alkışlanması gerektiğini söyledi. Bayrak, ayrıca

bu projenin DTO Yönetimi tarafından da dikkatle izlendiğini ve takdir ile karşılandığını söyledi. "Ben kendim de firma olarak bu organizasyonun içinde bulundum" Başaran Bayrak, "Aslında bitirmiş olduğumuz bir pazarlığı bozarak biz bu organizasyonun içine girdik. Bunun nedeni de bu organizasyonun içinde olmak istediğimize inandığımız için. Tersanecilik yıllarımda bu birlikteliğin eksikliğini biz yıllarca hissettik. Yurtdışından almış olduğumuz ürünlerde nasıl farklı farklı fiyatlar aldığımız en iyi bilenlerinizden birisiyim ben. Aynı fiyatı, aynı ürünü çok çeşitli fiyatlara almak zorunda kaldık. Neden böyle bir birlikteliğimiz yapamadığımız, bir aya gelemediğimiz için. Bu yüzden ben bu birlikteliği çok önemsiyorum, Deniz Ticaret Odası'nda çok önemsiyor. Biz artık bundan sonra atacağımız adımlarda böyle bir aksiyonu mutlaka yerine getirmemiz gerekiyor" sözleriyle projenin gerekliliğinin altını çizdi. Başaran Bayrak yapılan operasyon ile yaklaşık 7-8 milyon Euro'luk tasarruf yapıldığını belirtti. Bayrak bu birlikteliğin bundan sonraki birliktelikler için de bir ilham kaynağı olacağını düşündüğünü söyledi.

Başaran Bayrak'ın ardından söz alan Alfa Laval PureBallast Başkanı Peter Sahlén, "Bu hem yerel hem de global olarak Alfa Laval için son derece önemli bir anlaşma" dedi. İmza töreni sırasında Sahlén, Alfa Laval'in, İstanbul'da mürettebatların fiziksel bir PureBallast 3 sistemi üzerinde eğitim alabilecekleri bir eğitim merkezi açacağını duyurdu. "Bu kadar önde gelen armatörün ve operatörlerin güvenini kazanmaktan dolayı gurur duyuyoruz ve Türk Armatörler BWT Grubu ve ekipleriyle birlikte çalışmayı dört gözle bekliyoruz" dedi.

Yapılan konuşmaların ardından projede emeği geçen herkes alkışlar eşliğinde sahneye davet edildi. Konuşmalar ve takdimlerin bitmesinden sonra imza törenine geçilerek Alfa Laval ve Türk Armatörler Birliği temsilcileri anlaşmaya imza attı

ARTIK BROKER DE EĞİTECEKLER

Girne Amerikan Üniversitesi, yükseköğretimde 50'inci yılına doğru ilerlerken, 2019-2020 Akademik yılında Meslek Yüksekokulu bünyesinde, Deniz Brokerliği ile Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümlerini ekledi.

Girne Amerikan Üniversitesi (GAU) Denizcilik ve Ulaştırma Yüksekokulu Müdürü Uzakyol Kaptanı Dr. Bayram Ali Tavlayan yeni akademik yılında öğrenci alımına başlayacak olan Deniz Brokerliği ve Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümleri ile ilgili, açıklamalarda bulundu.

GAÜ Denizcilik ve Ulaştırma Yüksekokulu Müdürü Uzakyol Kaptanı Dr. Bayram Ali Tavlayan, Deniz Brokerliği ve Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümleri ile ilgili yaptığı açıklamada; "Girne Amerikan Üniversitesi, Deniz Brokerliği (Türkçe) ön lisans programından mezun olan öğrenciler deniz, turizm, yat ve marınacılık gibi alanlarda hizmet verebilecek. Konusunda uzmanlaşmış



gerekli donanıma ve beceriye sahip, modern çağın gelişmelerini takip edebilen ara eleman olacaktırlar. Deniz Brokeri ünvanı alacak öğrenciler başta kendine has özellikleri olan brokerlik olmak üzere; denizcilik sektörünün her kesiminde hizmet edebilecek donanıma

sahip olacaktırlar. Mezunlar uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi brokerliği, gemi acenteliği, gemi sigortacılığı, dış ticaret, freight, forwarder ve armatörlük şirketlerinde, liman ve terminallerde broker ve charterer olarak çalışabilecektir.

Deniz Ulaştırma ve İşletme (Türkçe) ön lisans programından mezun olan öğrenciler ise, "Deniz İşletmecisi" ünvanını alacaklardır.

Mezuniyet sonrası staj ve gerekli sınavda başarılı olmaları durumunda 3000 grostona kadar gemilerde Sınırlı Vardiya Zabiti ünvanını alabilirler" ifadelerini kullandı.

TÜRK P&I'A KALİTE BELGESİ

ISO9001: 2015 Kalite Yönetim Sistemi kurma çalışmalarını, tüm birimlerinde belli bir düzeye getirdikten sonra Türk Loydu'na belgelendirilmek üzere başvuruda bulunan Türk P&I belgelendirme denetimini başarıyla tamamlayarak belge almaya hak kazandı.



ISO almaya hak kazanan, Türk P&I Sigorta A.Ş. sürdürülebilir gelişme felsefesine her zaman bağlı kalarak, her iş sürecini sürekli olarak geliştirerek faaliyet gösterdiği sigortacılık sektörünün de gelişimine katkı sağlamaya devam edeceğini bildirdi.

Türk P&I Sigorta yetkilileri kendileri için en önemli kaynağın, özveri ile çalışan personeli olduğunu, personelinin sağlığı ve güvenliği ile ilgili kontrol ve tedbirleri ön planda tutarak tüm süreçleri ve yatırımlarını bu prensibe göre şekillendirme konusunda her türlü hassasiyeti göstermeye devam edeceklerini belirtti.

Ulusal ve uluslararası standartları ve yasal mevzuatı sürekli olarak tarayarak, kurdukları öz değerlendirme sistemi ile çalışmaya devam edeceğini bildiren Türk P&I Sigorta, sürekli gelişim felsefesini "ISO Yönetim Standartları"

kurallarına entegre ederek çalışacak.

Türk P&I Sigorta yetkililerinin bildirdiğine göre, Türk P&I tüm iş süreçlerini, müşteri memnuniyetini göz önünde bulundurarak sürekli iyileştirecek ve sektörün beklentilerini de sürekli analiz ederek yenilikçi ürünler ve hizmetler sunmaya devam edecek.

Bunun yanı sıra beraber çalıştığı tedarikçilerini, "kalite ekip işidir" felsefesine göre ekibinin bir üyesi kabul ederek, onların da standartlarının artmasına katkıda bulunmak için kalite yönetim sistemlerine entegre edecek.

GEMİ ELEKTRONİĞİNDE ÖNEMLİ ANLAŞMA

Türk elektrik/teknoloji şirketi elkon Hollanda, Romanya, Kanada ortaklığı ile üretilecek yeni nesil iki feribot projesinin elektrik sistem entegratörü oldu.



Elkon, Romanya'da Hollandalı gemi inşa devi Damen Grubu'na ait Mangalia Tersanesi'nde Kanadalı feribot işletmecisi Seaspan için iki yeni feribot daha inşa edecek. Dünya denizlerindeki ulaşımı şekillendiren elektrifikasyon akımının Türkiye'deki güçlü temsilcisi elkon, Kanadalı feribot işletmecisi için LNG yakıtlı ve batarya destekli elektrik tahrik sisteminin bir arada kullanıldığı hibrit gemileri tasarlayacak. Seaspan Feribot İşletmeleri ile Hollandalı Damen Tersaneler Grubu arasında yapılan anlaşma neticesinde elkon, Romanya'da inşa edilecek iki yeni feribotun elektrik sistemlerinin tasarımını, elektrik sistemlerinin tedarikini ve uygulamasını gerçekleştirecek. elkon, 2016 ve 2017 yılları arasında Sedef Tersanesi'nde yine aynı gruba ait Seaspan Swift ve Seaspan Reliant isimli iki feribotun elektrik ve güç sistemlerini dizayn edip, teslim etmişti. Kuzey Amerika'nın ilk hibrit feribotları olan bu gemi üzerindeki Türk imzası ile iki yıldır işletme çalışmalarına devam ediyor.

Gemilerde yapılan ölçümlerde aynı iş için konvansiyonel gemilere göre yüzde 50 daha az toksik gaz salınımı yapıldığı ve daha az operasyon maliyetinin olduğu kanıtlandı. Bu projeler 2017 yılında Norshipping fuarında en yaratıcı tasarım alanında finale layık görülmüştü.149 metre uzunluğunda ve 26 metre genişliğindeki iki hibrit feribot, 2021 yılında teslim edilecek. BV klasındaki iki feribot, daha önce Türkiye'de Sedef Tersanesi'nde yapımı gerçekleştirilen feribotların gelişmiş versiyonları olacak. Elkon feribotların tüm elektrik sistemlerinin, özellikle de LNG ve elektrikli akü tahrik sistemlerinin birbiri ile uyum içinde çalışmasını sağlayacak.



DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul

Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)

Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

UYGUN VE KONFORLU TAŞIMACILIKTA YENİ NESİL UYGULAMALAR

Yolcuların konforlu ve uygun fiyatlarla yolculuk geçirmesini için yaptığı uygulamalarla dikkat çeken Negmar, 2019 yılının ilk yarısında 600 binden fazla aracı taşıdı. Sektöre getirdiği rekabet, konfor ve hızla ekonomiye son 5 yılda vatandaşın cebine 1 milyar TL, yılın ilk 6 ayında ise 200 milyon TL tasarruf sağladı.

Deniz taşımacılığının öncü firmalarından Negmar, kurulduğu 2008 yılından itibaren Türkiye’de deniz taşımacılığı sektörüne yeni bir soluk kazandırdı. Eskihisar – Tavşanlı hattındaki yenilikler ve hizmet kalitesi sayesinde her geçen gün müşteri kitlesini arttırarak büyümeye devam eden Negmar, son teknoloji ürünü 4 adet feribot ile pazar payını artırarak çalışmaya devam ediyor.

NARLI KAFELER YENİ DÖNEMDE HİZMETE GİRECEK

Negmar feribotlarında 90, limanlarda 80 çalışan 3 vardiya şeklinde yolculara güler yüzlü, konforlu ve kaliteli hizmet veriyor. Feribotlarında yeni dönem için yeniliklere devam eden Negmar, feribot içerisindeki kafeteryalarda artık Narlı Kafe markasıyla hizmet verecek.

Müşteri odaklı modern konseptiyle hizmet sunacak olan Narlı Kafeler fiyat politikasını ise eskiden olduğu gibi yine ekonomik fiyat politikasına uygun olarak şekillendirecek.

NEGMAR İLE TAM YOL İLERİ

Yeni dönemde reklam ve tanıtım kampanyalarıyla sektördeki farkını ortaya koyan Negmar, “Tam yol ileri” sloganıyla TV ve radyo kampanyalarıyla dikkat çekti. Negmar’ın en son hazırladığı reklam filmi ise sektörde büyük yankı uyandırdı. “Hep birlikte tam yol ileri” sloganıyla çekilen filmde “bir ülkeyi kalbi memleket sevgisiyle atanların taşıyabileceğine inanıyoruz” vurgusu yapılıyor.



BAYRAM HAZIRLIKLARI TAMAMLANDI

Negmar, Kurban Bayramı’nda İstanbul’dan Yalova’ya Eskihisar güzergâhını kullanarak deniz yoluyla geçecek araç sürücüleri için tüm hazırlıklarını tamamladı.

Sefer aralıkları Bayram trafiğine göre ayarlandı. Şehit yakınları ve gazilerin araçlarıyla birlikte ücretsiz, otomobil sürücülerinin tek yön 70 TL, gidiş dönüş 125 TL’ye yararlandıkları Negmar feribotlarında sürücüler bayram trafiğinden kaçarak rahat ve hızlı bir yolculuk deneyimi yaşayacak.

EKONOMİK VE KONFORLU YOLCULUK

Negmar’ın feribot taşımacılığı hizmeti vermeye başladığı 2013 yılında mevcut güzergâhta otomobil tek gidiş ücreti 55 TL olarak uygulanıyordu. Eskihisar-Tavşanlı arasında hizmet vermeye başladığı günden bu yana bu hatta getirdiği rekabetle fiyatların sabit kalmasını sağlayarak vatandaşların cebine yaklaşık 1 Milyar TL katkı sağladı. Negmar, 40 dakikalık yolculuğu 25 dakikaya indiren hızlı feribotlarıyla hizmete başladıktan sonra HGS ve Kredi Kartı ile ödeme seçenekleri getirerek sürücüler için önemli bir kolaylık sağlandı.





DENİZCİLERİN BEYBABA'SINA FAHRİ DOKTORA

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Senatosu aldığı kararla, Türk denizcilik sektörünün gelişimi, yurt içinde ve yurt dışında saygınlık ve etkinliğin artmasına katkılarından dolayı, UZMAR Denizcilik'in kurucusu Kaptan Altay Altuğ'a Fahri Doktora Beratı verdi.



İTÜ Denizcilik Fakültesi (DF) Tuzla Yerleşkesi'nde gerçekleşen törende Fahri Doktora Beratı, İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mehmet Karaca tarafından Kaptan Altay Altuğ'a verildi.

Prof. Dr. Karaca, Türk denizciliğinin beybabası, Altuğ'un doktora cübbesini de bizzat giydirdi. Törende Altay Altuğ'un oğulları Noyan Altuğ ve Kaan Altuğ da hazır bulundu.

Törende bir konuşma yapan İTÜ Rektörü Prof. Dr. Mehmet Karaca, "Geç alınmış bir karar. Daha önce yapmamız gerekiyordu. Duayen isimlerin onore edilmesi üniversitelerin görevleri arasında. Kaptan Altuğ'un kurduğu UZMAR bugün 6 kıtada 22 ülkeye ihracat yapıyor" dedi.

Fahri doktora töreninin ardından bir konuşma yapan Kaptan Altay Altuğ, "Sevgili denizciler. Bir okul vardı, Yüksek Denizcilik Okulu. Yedirdi, doyurdu, okuttu. Daha ne istiyoruz ki.

Biz bunu hiç unutmadık. Unutmadığımızı ispat etmek için de elimizden geleni yaptık. Sağolun varolun" dedi. 95 yaşında olduğunu hatırlatan Altuğ, "Bana nasıl genç kalıyorsun diye soruyorlar. Sizlerle her buluştuğumda beş yıl geriye gidiyorum" diye konuştu.



Key Benefits:

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

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul

Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)

Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

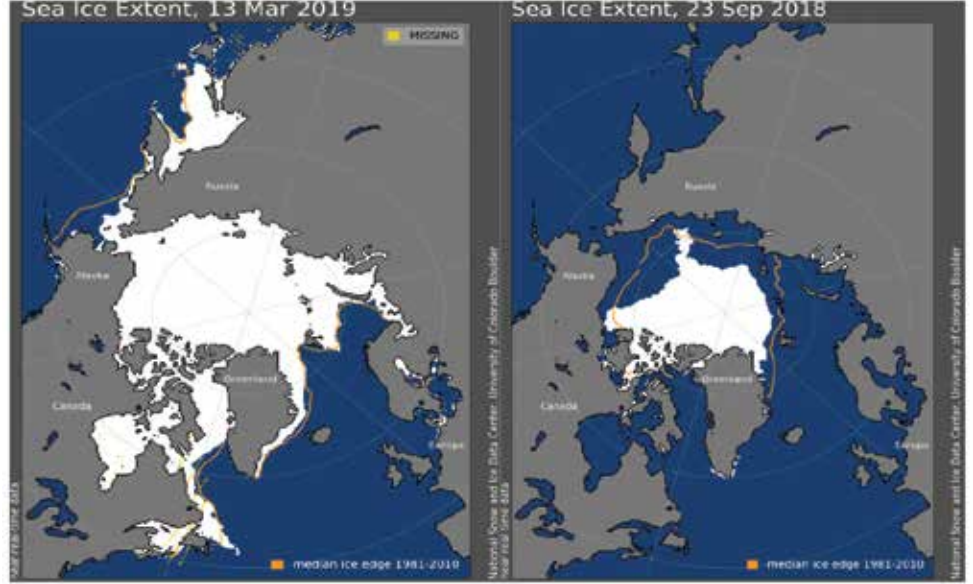
Arktik Okyanusu ve yeni deniz rotaları



İLKER K. BAŞARAN *

Küresel ısınmanın etkileri Arktik'te dünyanın diğer bölgelerine nazaran çok daha hızlı ve dramatik bir şekilde görülmektedir. National Aeronautics and Space Administration (NASA) Global Climate Change Jet Propulsion Laboratory'nin verilerine göre, son 100 yıllık dönem suresince Arktik'in ortalama sıcaklığı dünya geneline oranla iki katı oranında artmış olup, Eylül ayları (deniz buzunun minimum olduğu ay) kıstas olarak alındığında da her 10 yıllık dönemde yüzde 10 oranında da bir erime olduğu görülmüştür. Bununla birlikte, J. A. Screen ve C. Deser tarafından 2019'un başında bilgisayar modelleri değerlendirilerek yapılan bilimsel çalışmada Arktik Okyanusu'nun 2030'ların başında ilk kez buzsuz bir yaz sezonu geçirebileceği öngörülmektedir.

Bir zamanlar hiçbir işe yaramayan geçilemez "wasteland/çorak bölge" olarak görülen Arktik Okyanusu, bu gelişmeler ile birlikte, dünyanın en güçlü kıyı ülkeleri tarafından (Rusya, Kanada, Amerika, Norveç ve Grönland (Danimarka)) çevrilmiş geleceğin Akdeniz'i olarak dünya sahnesine çıkmaya başlamıştır. Arktik potansiyel



üç deniz ticareti rotasına sahiptir. Bu rotalar:

Kuzeydoğu geçidi (Northeast Passage (NEP)) ya da diğer adıyla Kuzey Deniz rotası (Northern Sea Route (NSR)), Rusya tarafından Avrupa kıtası boyunca uzanan ve Atlantik ile Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayan bir hattır. Kuzeybatı rotası (Northwest Passage (NWP)), Kanada'nın kuzeyindeki takımadalardan, özellikle Bering and Davies Boğazlarından, geçer ve son olarak da Arktik Köprüsü (Transpolar Sea Route (TSR)) olarak adlandırılan Arktik Okyanusu'nun tam ortasından, açık denizlerden,

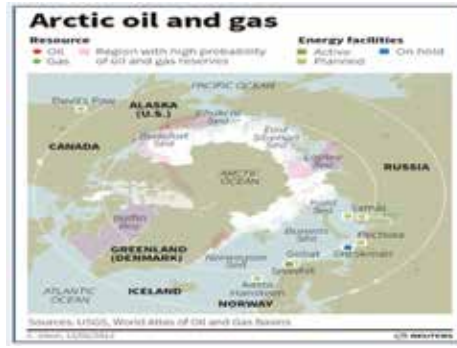


geçen bir rota mevcuttur. Bu üç rotayı karşılaştırınca, kullanılabilirliği ve pratikliği açısından öne çıkan rota kuzey deniz rotasıdır, çünkü kuzeybatı rotası ile Arktik Köprüsü süreklilik arz eden deniz buzunun varlığı ve çok daha zor olan fiziksel şartları nedeniyle

geçilemez bir durumdadır. Buna karşılık Kuzey Deniz rotası Gulf Stream dediğimiz sıcak su akıntısı ile yazları (takriben Haziran'ın ortası ile Ekim'in ortası arası) daha yumuşak bir iklime ve kısmen de buzsuz bir deniz yoluna sahiptir.

Kuzey deniz rotasının gelecekte transit taşımacılıkta geleneksel olarak kullanılan Süveyş ve Panama Kanalı ile kıyaslanabilecek boyutta bir potansiyele sahip olup olamayacağı çok tartışılan bir konudur. Geleneksel deniz taşımacılığı rotaları ile kıyaslanınca, mesafe anlamında Kuzey Deniz rotasının bazı destinasyonlarda ciddi anlamda avantaj sağladığı söylenebilir. Mesela, Yokohama Japonya ile Hamburg Almanya arasında yüzde 42'ye varan bir mesafe tasarrufu söz konusudur. Mesafenin kısa olması deniz taşımacılığında birçok anlamda tasarruf etmek demektir. Örneğin yakıt, gemi personeline verilen ücret ve sigorta başta olmak üzere birçok kalemden tasarruf söz konusu olabilir. Bu nedenle kuzey deniz rotasının genel olarak taşımacılıkta çok daha kârlı bir rota olduğu tahmin edilir. Ancak ayrıntılı bir değerlendirme yapılıncaya, durumun böyle olmadığı açıkça görülmektedir. Örneğin, konteyner taşımacılığını ele alırsak; konteyner

taşımacılığı “just in time” diye tabir edilen hassas bir zaman çizelgesi üzerinden yürütülen bir operasyon şeklidir. Konteyner taşıyan gemilerde gidilecek rota, durulacak liman, yapılacak yükleme veya tahliye belli bir standart çerçevesinde gerçekleştirilir ve öngörülebilir niteliklere sahiptir. Bu öngörülebilirlik konteyner taşımacılığını dünya ticaretinin en önemli lojistik ayağı haline getirmiş olup, taşıma masraflarını da çok aşağılara çekmiştir. Ancak kuzey deniz rotasında bu öngörülebilirlik hala ciddi anlamda var olan ve sezona göre farklılık gösteren deniz buzu, yetersiz haritalar, dondurucu soğuk ve de en önemlisi yetersiz altyapı (liman ve buna bağlı hizmetler) nedeniyle söz konusu değildir. Ayrıca üstte saydıklarımızın dışında, belki de Kuzey Deniz rotasının ana deniz rotası olmasının önündeki en büyük engel bu rotadaki derinlik limitidir. Kuzey Deniz rotasını kullanabilecek en büyük kargo gemisinin kapasitesi 2,500 TEU’dır. Bu limitin üzerindeki gemiler için, ki bu gemilerin üst limitleri 20.000 TEU’lerin üzerine çıkar, bu rota fiziki olarak kullanılamaz durumdadır. Bu durum önemlidir, çünkü rotanın kısa oluşundan elde edilebilecek gelir, her bir konteyner başına harcanacak taşıma masrafları ile karşılaştırılarak o rotanın aslında kârlı olup olmayacağı belirlenir. Bu anlamda Kuzey Deniz rotası konteyner taşımacılığında düşünülenin aksine en az iki katı daha masraflıdır. Hatta büyük gemiler ile kıyaslanırsa bu fark daha da artar. Bu duruma örnek vermek istersek, 2018’de Danimarka menşeli dünyanın en büyük konteyner taşımacılığı firması Maersk ilk transit konteyner gemisini -the Venta Maerk- (<https://www.highnorthnews.com/en/maersk-container-ship-embarks-historic-arctic-transit>) Kuzey Deniz rotasını test etmesi için göndermiştir. Ancak bu sansasyonel transit geçiş sonrasında rotanın tekrar kullanılmayacağı bildirilmiştir. Hatta Maersk basın sözcüsü Janina von Spalding “rotanın güneydeki rotalara alternatif olamayacağı Maersk tarafından düşünülmektedir” demiştir.



Bu durum genel kargolarda ve özellikle de “bulk” olarak taşınan petrol ve gazda da benzerlik gösterir. Her ne kadar öngörülebilirlik faktörü bu tür kargolarda konteyner taşımacılığında olduğu kadar aranmasa da üstte belirtilen deniz buzunun varlığı, dondurucu soğuk, haritaların ve altyapının yetersizliği gibi fiziksel zorluklar nedeniyle transit taşımada Süveyş ve Panama kanalı ile kıyaslanabilecek boyutta bir yoğunluk Kuzey Deniz rotasında beklenmemektedir. Ancak bu durum rotanın işlek olmayacağı anlamını da taşımaz. Gelecekte bölgede yoğun bir gemi trafiği olacak ve bunun nedeni de bölgenin var olan doğal kaynaklarının güney pazarlarına taşınması olacaktır.

Doğal kaynaklar bakımından kısa bir değerlendirme yapılırsa; Arktik dünyanın yüzde 6’sına denk gelen küçük bir yüzey oranına sahip olmasına rağmen yapılan hesaplamalara göre dünya gaz ve petrol rezervlerinin % 20 sine (henüz keşfedilmemiş ancak yüze yakın çıkarılabilir nitelikte olan) sahiptir. Özellikle, 2008 de yayınlanan Amerikan Jeolojik Araştırmaları Raporu’na (USGS). (<https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>) göre; dünyanın keşfedilmeyi bekleyen doğal gazının yüzde 30’u ile petrolünün yüzde 13’ü derinliği 500 metreyi geçmeyen Arktik kıyı ülkelerinin kıta sahanlıkları içerisinde bulunmaktadır. (Dikkat çeken konu Arktik Okyanusu dünyanın en sığ okyanusudur, dolayısıyla petrol ve gazın çıkarılması konusunda enerji şirketlerinin işi daha kolaydır- tabii dondurucu soğuk, deniz buzu ve kış aylarındaki karanlığı saymazsak-, bunun yanında doğal kaynakların kıta sahanlıkları

içerisinde olması da gelecekte oluşabilecek doğal kaynaklara ulaşma odaklı çekilmezliklerin de önüne geçmektedir). Konumuza dönersek, bu kaynakların varlığı deniz taşımacılığı açısından Arktik’te bir mıknaş görevi görür. Mesela, 2015’te Shell’in Alaska’da, Burger Prospect denen petrol havzasında, yapmayı planladığı ve sonradan petrol fiyatlarındaki düşüş nedeniyle vazgeçtiği petrol çıkarma operasyonunda çıkarılacak olan petrolün taşınması için 100 ila 150 arasında tankere ihtiyacı olacağı tespiti resmi evraka geçmiştir. Bir diğer örnek de, China Ocean Shipping Company (COSCO)’nun Kuzey Deniz rotasına olan ilgisidir. Çin bu rotada yol alması için 2016 da 6, 2017 de 5 ve 2018 de 8 gemisini göndermiştir. Bu yıl ise Çin’in planı bu rotaya transit geçiş için 14 gemi göndermektir. Çin’in bu ilgisinin arkasında yukarıda belirttiğimiz öngörülebilirlik ve hassas zamanlama gerektirmeyen genel kargo taşıyor olması ve stratejik olarak bölgedeki kıyı ülkeleri ile özellikle Rusya, doğal kaynakların çıkarılmasında işbirliği yapıyor olması yatmaktadır. Bu işbirliği özellikle gazın taşınması konusunda gemi trafiğinde bir yoğunluk oluşturacaktır. Sonuç olarak, transit taşımada Arktik güneydeki geleneksel rotalar ile kıyaslanamaz bir durumdadır. Konteyner taşımacılığında Kuzey Deniz rotasının geleceği yok denecek kadar az olmakla birlikte, genel kargo ve özellikle “bulk” olarak taşınan petrol ve gazın transit taşınmasında da çok kısıtlı bir yoğunluk beklenmektedir. Tüm bunlara ek olarak, “intra-Arctic” dediğimiz Arktik içi taşımada, ki bu taşıma bölgedeki doğal kaynakların güneydeki piyasalara taşınması ve yerel halkların “locals or indigenous peoples” ihtiyaçlarının karşılanması adına yapılan taşımayı ifade eder, Arktik rotaları yoğun bir şekilde kullanılacaktır.

* IMO-INTERNATIONAL MARITIME LAW INSTITUTE (PH.D.)

BAHÇEŞEHİR ÜN. HUKUK FAK. ÖĞRETİM ÜYESİ (DENİZ HUKUKU, ÇEVRE HUKUKU VE DENİZCİLİK EKONOMİSİ ALANLARINDA DERSLER VERMEKTEDİR.)

Ordino konusu yeniden gündemde



EMRE ELDENER *

Uluslararası taşımacılık işinin bir parçası olan yükün “doğru alıcısına” fiziken teslim edilmesi süreci ve bu işlemi gösteren belge, yani iş süreçlerinde kullandığımız adıyla ‘ordino’ konusu Temmuz ayında yaşanan bazı gelişmeler ile lojistik sektörünün gündeminde yeniden yerini aldı. ‘Ordino belgesi’ ile ilgili yanlış/eksik bilgiye dayalı açıklamalar neticesinde UTİKAD olarak bir bilgilendirme yazısı yayınladık. Konunun tekrar gündeme gelmesinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından 20 Mayıs 2019 tarihinde yayınlanan “Yük Teslim Talimat Formu” konulu duyuru etkili oldu. Yapılan duyuruda yük teslim talimat formu hakkında 03.01.2018 tarihli ve 2018/1 sayılı Genelge'nin yürütmesinin durdurulmasına ilişkin bir karar verildiği bildirilmişti. Ancak T.C. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun vermiş olduğu bu karar, yük teslim talimat formu için tavan ücretin belirlendiği 2018 tarihli bahse konu genelgenin yürütmesinin durdurulmasına dair bir karardır. Dolayısıyla yük teslim talimatı formunun işlevini ve işleyişini ortadan kaldırmamaktadır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından 20 Mayıs 2019 tarihinde yayınlanan “Yük Teslim Talimat Formu” konulu duyuruyu takiben sektör genelinde bir karışıklık yaşanmasıyla 8 Temmuz'da konuyla ilgili bir duyuru daha yayınlandı. Bu duyuruda da; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün ve Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun bozma kararının ardından denizcilik sektöründe faaliyet gösteren bazı şirketlerden alınan dilekçeler neticesinde “yük teslim talimat formu”nun nasıl uygulanacağı hususunda tereddütlerin hasıl olduğu, farklı tarihlerde düzenlenen iki ayrı işlem niteliğinde olan 17/05/2011 tarihli ve 14765 sayılı talimat ile 03.01.2018 tarihli ve 2018/1 sayılı genelgenin birbirine karıştırıldığı anlaşıldığı belirtildi. Aynı zamanda duyuruda, “yük teslim talimat formuna ilişkin tavan ücret düzenlemesi”ne ilişkin 03.01.2018 tarihli ve 2018/1 sayılı genelgenin yürütmesinin durdurulduğu konusunun tekrar vurgulanması gerektiği yer aldı.

UTİKAD YAZININ DAĞITIMININ YAPILDIĞI GÜN HAREKETE GEÇTİ

Ancak ne yazık ki süreç bununla da kalmadı. Ambarlı Gümrük Müdürlüğü tarafından antrepo ve geçici depolama yerlerine gönderilen yazıyla; Ambarlı Gümrük Müdürlüğü bağlı tüm antrepo ve geçici depolama yerlerine, Gümrük Yönetmeliği'nin 130/1 maddesine dayanarak taşıyıcının onayı aranmaksızın, sadece konşimento ibrazı ile eşyaların alıcısına teslim edilmesi talimatı verildi. UTİKAD yazının dağıtımının yapıldığı gün konuyla ilgili harekete geçerek, bu uygulama sonucunda ortaya çıkabilecek hukuki sorunları kamuya iletti. Çünkü eşyaların alıcısına teslimi gümrük mevzuatıyla belirlenen bir işlem olmayıp, ülkemizin de imzalayarak taraf olduğu uluslararası taşımacılık konvansiyonlarının ilgili maddelerinin ulusal hukuka yansıtılmış

olan hükümleriyle belirlenmektedir. UTİKAD olarak sürecin başından beri üzerinde hassasiyetle durduğumuz en önemli nokta, uluslararası taşımacılıktaki “yük teslim” sürecinin tüm dünyada olduğu gibi, uluslararası taşımacılık konvansiyonlarının öngördüğü doğrultuda Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmiş olan maddelere göre uygulanmaya devam edilmesidir. Yani gönderen tarafından taşıyana verilen talimatlar doğrultusunda düzenlettirilerek alıcıya gönderilmiş olan orijinal konşimentonun, alıcı tarafından imzalanarak taşıyana iade edilmesi (Türk Ticaret Kanunu 1236. madde) veya orijinal konşimento olmasa bile, yükün zilyetliğinin alıcıya devredildiğine ilişkin taşıyan onayının, taşıyanın ifa yardımcısı olan geçici depolama yeri, liman işletmesi veya antrepo işleticisine ibraz edilmesi gerekmektedir.

Malın ithal gümrükleme işlemleri ile alıcıya teslimi birbirinden ayrı ve bağımsız süreçlerdir. İthal edilen eşyanın gümrük süreçleri tamamlandıktan sonra, yapılan taşımacılık sözleşmesinin tamamlanması ve taşıyan veya taşıyanın ifa yardımcısı tarafından alıcıya fiziki olarak teslim edilmesi süreci Gümrük İdaresi'nin yetkisi ve kontrolünde olan bir işlem değildir. Bu işlem doğası gereği her ne kadar mal gümrüklü saha içindeyken gerçekleşiyor olsa da Gümrük İdaresi'nin taraf olduğu ve bu nedenle gümrük mevzuatıyla düzenlenen bir alan değildir. Ancak bu hususun gümrük mevzuatında yer alması, gümrük işlemleri sırasında değil, ama gümrük ile ilişkisi kesilmiş yükün liman işletmesi tarafından nakliyecinin onayı ile alıcıya tesliminde ordino veya benzeri bir onay evrakının aranmayacağı anlamına gelmemektedir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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



Hukukçu gözü ile gemi yakıtlarındaki kükürt oranına ilişkin 2020 düzeni (I)**



PROF. DR. M. FEHMI ÜLGENER *

1. GİRİŞ

Bilindiği üzere önümüzdeki sene gemilerde kullanılan yakıt bakımından aşağıdaki değişiklikler gerçekleşecektir:

a. MARPOL¹ 14.1.3 (Annex VI) gereği 1.1.20 tarihinden itibaren deniz yakıtlarındaki kükürt oranı (% 0,10 kükürt oranı aranan ECA, kontrollü emisyon bölgeleri haricinde) en fazla 0.50% m/m olacaktır. (Bu oran 2012 öncesinde 4.5% iken, sonradan 3.5% derecesine indirilmiş, 2016 tarihinde ise IMO “Marine Environment Protection Committee” tarafından 2020 için 0.5% oranı kararı alınmıştır)

b. MARPOL 14.1.3 (Annex VI) gereği 1.3.20 tarihinden itibaren yukarıda tanımlanan değer üzerinde kükürt içeren yakıtların gemilerde bulunması yasak hale gelecektir.

2. ALTERNATİFLER

Belirtilen tarihten sonra, ana makineyi değiştirmeksizin, armatörün sadece iki alternatifi bulunmaktadır:

a. “Gaz Yalıtım Sistemi” (Scrubber) takılması: Bu sistem geminin egzoz gazına alkalin suyu uygulayarak, istenmeyen kimyasal maddeleri bertaraf etmektedir. (open-loop, closed-loop veya hybrid olmak üzere üç çeşidi bulunmaktadır.) Buna haiz gemiler yukarıda belirtilen değişikliklerden etkilenmeyeceklerdir; diğer bir ifadeyle bu gemiler 0,5% kükürt oranını aşan yakıt kullanmaya devam edebileceklerdir. Bu alternatifin negatif yönü (her ne kadar uzun vadede armatörü kâra geçirdiği iddia edilse de) “scrubber” maliyetinin 2-6 milyon USD olmasıdır. Her armatörün böyle bir yatırımı yapamayabileceği göz önünde tutulduğunda ve özellikle ömrü çok kalmayan gemileri de düşündüğümüzde, aşağıda belirtilen diğer alternatiflerin değeri bize göre artmaktadır.

Scrubber maliyeti öncelikle kullanılan sisteme göre değişiklik arz etmektedir. Kükürt temizliğinde kullanılmış olan suyu denize geri pompalayan “open-loop” scrubber sistemi alternatiflerin arasında en ucuzu olmakla beraber, deniz kirliliğine sebep olmasından dolayı birçok limanda yasaklanmıştır. Kirli suyu geminin içinde bulunan özel tanklarda saklayan “closed-loop” sistemler ise, kabul gören alternatif olmakla beraber maliyeti diğerine göre daha yüksektir. Ayrıca “hybrid” scrubber olarak isimlendirilen, liman dahilinde kirli suyu tanklarda saklayıp, bunları açık denizlerde dışarı pompalayan diğer bir sistem daha bulunmaktadır. Bunun maliyeti de üst sınırlardadır.

b. Armatörün tercih edebileceği ikinci alternatif uyumlu yakıtı kullanmaya başlamasıdır. Burada ise iki tür yakıt söz konusudur:

a. 0.5% kükürt oranlı yakıt kullanılması

b. 0.1% oranlı gas oil (“ultra low sulphur”) yakıt kullanılması (ki zaten bu yakıt ECA, kontrollü emisyon bölgelerinde kullanılan yakıttır; dolayısıyla piyasada bulunan bir yakıt türüdür)

Yukarıda belirtilen yakıtlar doğal olarak maliyet artışına sebep olacaklardır. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, uzun vadede “scrubber” maliyetinin, bunu taktırmayıp, pahalı yakıt kullanılmasına kıyasen daha uygun olacağı iddia edilmektedir. Görüldüğü gibi her iki ihtimalde de armatör için maliyet artışı bulunmaktadır; kendisi bunu navlunlara yansıtılabildiği ölçüde önümüzdeki süreyi zararsız atlatabilecek, yoksa büyük mali sorunlarla karşılaşacaktır.

3. UYUMLU YAKIT TEDARİK EDİLMEMESİ

Belirtilen değerleri haiz yakıtın Ocak 2020’den itibaren hemen her limanda bulunamama ihtimali yüksektir; IMO bu durumu göz önünde tutarak ve şartları yerine getirildiği takdirde armatörün belirli bir süre de olsa yüksek kükürtlü yakıt kullanmasından dolayı sorumlu olmasının önüne geçmek amacı ile bir mekanizma geliştirmiştir. Buna göre, uygun yakıtın bulunması için elden gelen her türlü çabanın gösterilmiş olmasına rağmen bu tedarik edilememişse, kaptan ya da donatan geminin bulunduğu yerde ve buraya alternatif olabilecek diğer limanlarda yapılacak sefer için gerekli olan uygun yakıtın bulunması için sarf edilmiş olan çabaları ispat edebilecek bir rapor hazırlayacak ve bunu derhal varma yerindeki Liman Devleti ile Bayrak Devleti yetkililerine yollayacaktır. Bu bakımdan “gösterilmesi gereken çaba” kavramına uygun yakıtı alternatif



olabilecek diğer yakıt türlerinin de varlığının araştırılması dahildir. Bu rapor uygulamada “FONAR” (Fuel Oil Non Availability Report) olarak isimlendirilmektedir. Önemle belirtilmesi gerekmektedir ki, uygun yakıtın fiyatının daha yüksek olması, geçerli bir sebep olmayıp, buna dayanılarak yakıtın bulunulamamış olduğunu iddia etmek mümkün değildir.

Uygun yakıtın bulunamaması durumunda FONAR'ı düzenleyip, yetkili makamlara iletme şartıyla geminin bir sonraki limana uygunsuz yakıt kullanarak seyretmesine izin verilmektedir. Bu bakımdan gemilerin uygun yakıt bulmak amacıyla sapma yapmalarına gerek bulunmamaktadır. FONAR'ın muafiyet belgesi olmadığını belirtmek önem arz etmektedir; düzenlemeye uymayan gemiye karşı bir yaptırım uygulanması söz konusu olduğunda taraf devletler tarafından dikkate alınacak olan belgelerden biridir.

Marpol İlgili kullanım yönergesine göre:

- FONAR bir istisna belgesi olmayıp, geçerli olabilmesi için tamamen bunu inceleyecek olan yetkili makamın raporda belirtilenlerin gerçek olduğuna kanaat getirmesi gerekmektedir.
- Raporun ikna edici olmaması ya

da tekrar eden bir şekilde FONAR belgelerinin verilmesi durumunda, yetkili makam, yakıtın bulunamadığı iddiasını destekleyici ek belge ve delil talep edebilir. Bunun yanında gemi bunu istihdam eden daha ayrıntılı incelemelere muhatap olabilir.

- Gemi bunu istihdam eden uygun yakıtı bulmak ve kullanmak için elden gelen çabayı göstermekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğe farklı viskosite ve kükürt oranındaki yakıtları birlikte kullanabilmek, gerektiğinde bunu ısıtmak ya da diğer başka işlemlere tabi tutmak dahildir.

4. AYKIRILIK VE YAPTIRIM

İnceleme konusundaki düzen aykırılık halinde bunun ne şekilde cezalandırılacağını konvansiyona taraf devletlere bırakmaktadır. Ancak genel bir bakış açısıyla yaptırımları;

- Para cezası (caydırıcı olması bakımından yüksek miktarlar tespit edileceği tahmin edilmektedir.)

- Geminin tutuklanması

- PSC yasaklamaları (limana giriş yasağı) olarak özetlemek mümkün gözükmektedir.

Gemilerin denetlenmesi ve gerektiği takdirde yukarıdaki yaptırımların

uygulanması normal olarak liman sınırları için gerçekleştirileceklerdir; açık denizlerde etkili ve devamlı bir denetimin zorlukları bulunmaktadır. Buna karşılık IMO limanlar dışında uygunsuz yakıtın kullanılmasını engellemek amacı ile bu tür yakıtın gemilerde bulunmasını yasaklamıştır; bu bakımdan liman devleti yaptığı incelemede uygun olmayan yakıtın gemide bulunduğunu tespit ederse gemi ve istihdam eden yukarıda belirtilen yaptırımlarla karşılaşacaktır.

Bunun yanında emisyon kontrollerinin çeşitli aşamalarda yapılabilmesi amacı ile liman girişlerine ve köprülere yerleştirilecek sensörler ya da dronlarla yapılacak “sniffer” denetimlerinde düzene aykırı yakıt kullanan gemiler tespit edilmeye çalışılacaktır. Gemideki denetimlerde ise yetkililer uygun olan yakıtın kullanıldığına ilişkin her türlü belge ve delili incelemekle yetkilidirler.

5. MALİ SORUMLULUK SİGORTASI / P AND I

Yukarıda ifade edildiği üzere bu konu bir takım cezaların ödenmesine ve bir takım yaptırımlara maruz kalınmasına müsait bir konudur. Dolayısıyla bu anda ister istemez akla mali sorumluluk sigortaları gelmektedir. Şahısların ticari hayatta karşılaşabilecekleri sorumlulukları sigorta himayesi altına alan bu şirketler acaba söz konusu cezaları da ödeyecekler midir?

Hemen belirtmek gerekmektedir ki, IG üyesi kulüpler, her ne kadar armatörü destekleyici bir takım ifadeler kullanmaktaysalar da, edinmiş olduğumuz intiba, yukarıdaki sorunun cevabının verilmesinin kolay olmadığıdır; zira bu konuda halen kesin sınırlar dahilinde kurallar bulunmamakta, karar kulüp takdirine bırakılmaktadır. Aşağıda, sınıflama da bu durumu açıkça ortaya koymaktadır:

- Bariz olan husus yeni düzene uyumsuzluk sebebi ile verilecek olan cezaların ve yaptırımların mali

sorumluluk sigortası himayesi altında yer almadıklarıdır.

- Bununla beraber uygun olmayan (scrubber sisteminin bozulması dahil) yakıtın yanlışlıkla kullanılmasından ya da bulundurulmasından kaynaklanan para cezaları, bazı şartlara bağlı olarak ve sigorta şirketinin yönetim kurulu takdirine tabi olmak kaydıyla teminat kapsamına girebileceklerdir.

¹International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil (entered into force 2.10.83)
Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2.10.83)
Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form (entered into force 1.7.92)
Annex IV Prevention of Pollution by

Sewage from Ships (entered into force 27.9.03)

Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31.12.88)
Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19.5.05)

* ÜLGENER HUKUK BÜROSU
** Editörün notu: Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener'in makalesinin 2. bölümü önümüzdeki sayı yayımlanacaktır.

TEMMUZ 2019 YAKIT FİYATLARI

03.07.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	400.000	420.000	621.000
Piraeus	392.000	413.000	594.000
Malta	387.000	410.000	597.000
Novorossisk	385.000	400.000	610.000
Ceuta	407.000	431.000	599.000
Gibraltar	407.000	431.000	607.000
Rotterdam	374.000	398.000	552.000
Fujairah	395.000	401.000	685.000
Singapore	417.000	423.000	575.500
Brent 63.82			

10.07.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	417.000	437.000	620.000
Piraeus	404.000	425.000	604.000
Malta	416.000	439.000	613.000
Novorossisk	395.000	410.000	610.000
Ceuta	436.000	460.000	612.000
Gibraltar	436.000	460.000	620.000
Rotterdam	428.000	442.000	588.000
Fujairah	431.000	437.000	695.000
Singapore	468.000	474.000	602.500
Brent 67.01			

17.07.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	420.000	440.000	645.000
Piraeus	408.000	429.000	620.000
Malta	421.000	444.000	622.000
Novorossisk	405.000	420.000	625.000
Ceuta	425.000	449.000	614.000
Gibraltar	425.000	449.000	622.000
Rotterdam	396.000	420.000	575.000
Fujairah	418.000	425.000	676.000
Singapore	452.000	459.000	599.500
Brent 64.36			

24.07.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	410.000	430.000	640.000
Piraeus	383.000	404.000	609.000
Malta	388.000	411.000	610.000
Novorossisk	389.000	404.000	625.000
Ceuta	397.000	421.000	612.000
Gibraltar	397.000	421.000	620.000
Rotterdam	380.000	404.000	585.000
Fujairah	421.500	431.500	680.000
Singapore	437.500	447.500	605.000
Brent 63.18			

31.07.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	410.000	430.000	645.000
Piraeus	388.000	412.000	614.000
Malta	401.000	424.000	614.000
Novorossisk	385.000	400.000	620.000
Ceuta	403.000	427.000	609.000
Gibraltar	403.000	427.000	617.000
Rotterdam	365.000	389.000	564.000
Fujairah	426.500	437.500	674.000
Singapore	446.000	457.000	603.250
Brent 63.37			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

MAESTRO OF SHIPPING AGENCY

Amon is a shipping agency, rendering
it's services on major Turkish Ports;
Aliaga, Izmit, Mersin, Iskenderun, Izmir, Dikili
with it's own offices and team.



ALIAĞA

Yalı Mah. Hurriyet Cad. No:346/2
Aliaga / İzmir / Turkey
Phone: +90 (232) 616 0947

İZMİT

Mimar Sinan Mh., Bağlar Cd., No:9, D:3
Kocaeli / Turkey
Phone: +90 (262) 528 8889

İSKENDERUN

Süleymaniye Mh., Harun Kılıç Cd., Safak Apt., No: 47/A
Iskenderun / Turkey
Phone: +90 (326) 613 5857

MERSİN

Kültür Mh., Cengiz Topel Cd., Yalı Apt., A Blok No: 4, D: 9
Mersin / Turkey
Phone: +90 (324) 239 4160

www.amonshipping.com  agency@amonshipping.com

 [amonshipping](https://www.instagram.com/amonshipping)  [amonshipping](https://www.facebook.com/amonshipping)  [amonshipping](https://www.linkedin.com/company/amonshipping)  [amonshipping](https://twitter.com/amonshipping)



ULUÇ KEDME**

Piyasaların en durgun olduğu dönemden geçmekteyiz, tatil dönemine girmiş olmamız ile birlikte fabrikaların yavaşladığını, taleplerin azaldığını ve beraberinde ticaret hacimlerinin iyice daraldığını görmekteyiz. Genel kaidenin üzerine bir de büyük ekonomilerin birbirleri ile olumsuz devam eden ilişkileri eklenince durum iyice işin içinden çıkılmaz bir hal almasına sebebiyet vermektedir. Endeks bazında incelediğimizde ise, tüm bu olumsuzlukların aksine son yarıyımdan

Hızlı yükselişin ardından sert bir düşüş yaşadık

bu yana en dikkat çekici olayın Baltık Kuruyük Endeksi'ndeki son beş yılın en yüksek noktasına gelmesi söylenebilir. Ancak bunu detaylı incelediğimizde öncelikle ana etkenlerin evvelki yazılarımızda da bahsettiğimiz üzere büyük tonaj endekslerinden sebep olduğunu bildirmek yanlış olmayacaktır. Baltık Capesize Endeksi'nin son iki ay içerisinde öncelikle neredeyse 2.5 kat artmak ile birlikte son 10 günde ise aynı oranda hızlı bir şekilde düştüğüne şahit olduk.

Baltık Panamax Endeksi'nde ise son bir ayda iki katı oranında yükselmesine şahit olduk ki, hacimsel sebepten ötürü bunun Baltık Kuruyük Endeksi'ne pozitif yansımalarının epeyce olduğunu söylememiz doğru olacaktır. Baltık Supramax ve Handysize endekslerinde ise capesize endeksinde olduğu gibi hızlı bir yükselişin ardından son bir haftada sert bir düşüş yaşandığına tanıklık etmekteyiz.

Özetlemek gerekirse; özellikle son bir yılda endekslerin evvelki yılların aksine bizlere ilerisi için net bir yol göstermediğini söylememiz yanlış olmayacaktır. Endekslerin aksine Handysize aşağısı tonajlarda yaşanan navlun sıkıntıları bunun en doğru örneğidir. Bununla birlikte tanker tarafında da beyaz ve siyah mal endeksleri yılın başından beri sürmekte olan kayıplarını henüz telafi edebilmiş değildir. Hurda segmentinde de özellikle Hindistan tarafında son 2-3 haftada ciddi bir düşüşten bahsetmek mümkün. Eylül ve sonrası için hepimizin umutla beklediği olumlu sinyalleri bu sene maalesef henüz alamadık, ancak son G20 zirvesinde oluşan olumlu havanın piyasalara olumlu yansıtacağı beklentisi de halen bir umutla devam etmektedir. Bu vesile ile şimdiden Kurban Bayramınız kutlar, aileniz ve sevdiğinizlerle sağlıklı, mutluluk ve huzur dolu bir bayram geçirmenizi temenni ederiz.

TEMMUZ 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
SUNNY SMILE	95.768	2013	JAPAN	BULK	GREEK	21,50
OCEAN TOPAZ	92.859	2013	CHINA	BULK	CHINESE	15,00
RED LOTUS	83.007	2006	JAPAN	BULK	GREEK	12,50
MAGICA G.	82.740	2012	KOREA	BULK	GREEK	19,00
FALCON TRADER	81.895	2016	CHINA	BULK	CHINESE	24,30
TAI PROGRESS	77.834	2004	TAIWAN	BULK	CHINESE	7,20
KAVO MANALI	76.801	2004	JAPAN	BULK	GREEK	8,70
YM VIRTUE	76.610	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	7,52
FEDERICA PRIMA	76.596	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	8,50
CRYSTAL WIND	76.523	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,00
CHANCE	75.926	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	9,40
OGNA	75.754	2008	CHINA	BULK	GREEK	10,30
OCEAN JORF	61.269	2016	JAPAN	BULK	NA	24,00
TOMINI VICTORY	57.000	2012	CHINA	BULK	CHINESE	10,80
NANTONG K	58.738	2011	CHINA	BULK	CHINESE	14,00
SINAR KUTAI	57.334	2011	KOREA	BULK	CHINESE	11,00

HAMMONIA KORSIKA	56.722	2010	CHINA	BULK	NA	10,10
HERMANN-S.	56.732	2009	CHINA	BULK	CHINESE	9,00
NAVIOS ARC	53.514	2003	JAPAN	BULK	INDONESIAN	7,20
NAVIOS PRIMAVERA	53.464	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	10,10
STAR GAMMA	53.098	2002	JAPAN	BULK	RUSSIAN	7,00
TAI HAPPINESS	52.686	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	7,40
BRIGHT HERO	51.725	2009	JAPAN	BULK	GREEK	9,50
KESTREL I	50.351	2004	JAPAN	BULK	TAIWAN	7,32
GLARUS	46.513	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	6,20
AURORA BULKER	32.723	2004	JAPAN	BULK	GREEK	6,80
CRANE ISLAND	32.154	2009	JAPAN	BULK	GREEK	8,80
ISLAND SPIRIT	31.864	2013	JAPAN	BULK	GREEK	11,00
IKAN JERUNG	31.760	2009	JAPAN	BULK	HONG KONG	9,00
PACIFIC VENUS	18.712	2001	JAPAN	BULK	NA	4,50
SUSE	57.000	2011	CHINA	BULK	GREEK	10,80
AGTR AMBITION	99.000	2019	CHINA	BULK	JAPANESE	32,00
AGTR BLOSSOM	99.000	2019	CHINA	BULK	JAPANESE	32,00
OCEAN RUBY	92.500	2010	CHINA	BULK	GERMAN	13,20
KEY NAVIGATOR	81.955	2014	JAPAN	BULK	JAPANESE	23,10
THETIS	73.624	2004	CHINA	BULK	NA	6,40
BULK PEGASUS	58.736	2009	PHILIPPINES	BULK	BANGLADESH	13,30
HECTOR	52.512	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	6,45
LAS TORTOLAS	50.633	2011	JAPAN	BULK	DANISH	11,80
ODIGITRIA	46.509	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	5,50
STAR MASAYA	42.717	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	4,10
DAIWAN BRAVE	34.358	2014	JAPAN	BULK	GREEK	15,50
NORD TOKYO	28.343	2009	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	7,80
PARSIFAL	101.504	2006	KOREA	CONT.	GREEK	25,00
JPO LEO	41.743	2005	POLAND	CONT.	NORWEGIAN	6,80
SUNSHINE BANDAMA	21.470	2007	JAPAN	CONT.	CHINESE	7,80
DONGTAI BAOZE	12.094	2013	CHINA	MPP	CHINESE	4,80
CONTSHIP ACE	8.524	2007	CHINA	CONT.	CHINESE	3,45
FPMC 21	50.000	2009	KOREA	TANKER	GREEK	14,50
DAEWOO 5455	300.000	2019	KOREA	TANKER	KOREAN	98,00
HYUNDAI SAMHO 8022	300.000	2020	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	92,50
EVER RICH NO. 18	105.483	2003	JAPAN	TANKER	GREEK	12,80
ATLANTIC QUEEN	46.838	2010	KOREA	TANKER	DANISH	20,00*
ATLANTIC PEGASUS	46.838	2010	KOREA	TANKER	DANISH	20,00*
BORAQ	46.286	2003	KOREA	TANKER	NA	7,10
HIGH EFFICIENCY	44.999	2009	JAPAN	TANKER	ITALIAN	16,10
SAPPHIRE-T	11.299	2008	TURKEY	TANKER	DANISH	7,00
PURPLE GEM	6.824	2009	TURKEY	TANKER	SWEDISH	7,00
KAITO MARU	4.998	2007	JAPAN	TANKER	NA	3,10

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI TEMMUZ 2019		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 385-395	US\$ 405-415	US\$ 395-405
HİNDİSTAN	US\$ 365-375	US\$ 385-395	US\$ 375-385
PAKİSTAN	US\$ 375-385	US\$ 395-405	US\$ 385-395
TÜRKİYE	US\$ 255-265	US\$ 255-265	US\$ 265-275

TEMMUZ 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
ANANGEL HAILI	260.723	31.817	1995	BULK	AS IS SINGAPORE	427
ZHONG TE	246.732	36.300	1989	BULK	AS IS SINGAPORE	420
ORE MOATIZE	150.393	18.403	1997	BULK	INDIA	425
EASTERN VIEW	73.350	10.642	1995	BULK	BANGLADESH	415
VSEVOLOD BELETSKIY	33.324	9.450	2010	BULK	AS IS KOLKATA	396
HOJIN	18.273	15.194	1990	BULK	INDIA	410
OMAR B	11.702	3.581	1983	BULK	INDIA	374
BYUKSANG 3001	4.050	1.521	1992	BULK	BANGLADESH	316
HOYO MARU	3.199	1.751	1988	GENERAL CARGO	BANGLADESH	412
JAPAN	67.958	23.983	1996	CONT.	INDIA	350
SINGAPORE BRIDGE	50.953	16.318	2002	CONT.	SUBCONTINENT OPT	480
MERATUS AMBON	8.122	3.334	1992	CONT.	AS IS SINGAPORE	370
LUKA		5.307		MPP	AS IS PIREAUS	328
ORE MOATIZE		18.403		BULK	INDIA	425
HONGKONG BRIDGE	50.954	16.318	2001	CONT.	BANGLADESH	471
RAKIURA MARU	23.872	8.502	1996	BULK	INDIA	468
DELPHINUS	10.761	6.786	1991	PCC	INDIA	415
TRANS PACIFIC 5	10.729	6.786	1992	PCC	INDIA	415

* *Enbloc satışı ifade eder*

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

**Denizlerimiz
bize emanet.**

Yillardır... Güvenle...



➤ Kılavuzluk ve Römorkör

➤ Deniz Kirliliğine Müdahale

➤ Gemi Kurtarma

➤ Acil Müdahale

MERKEZ OFİS

Ömer Avni Mah. Inebolu Sok. No:21, 34427 Setüstü-Kabataş, Beyoğlu-İstanbul / TÜRKİYE

Tel: +90 212 311 18 00 Faks: +90 212 252 16 80 E-mail: info@medmarine.com.tr

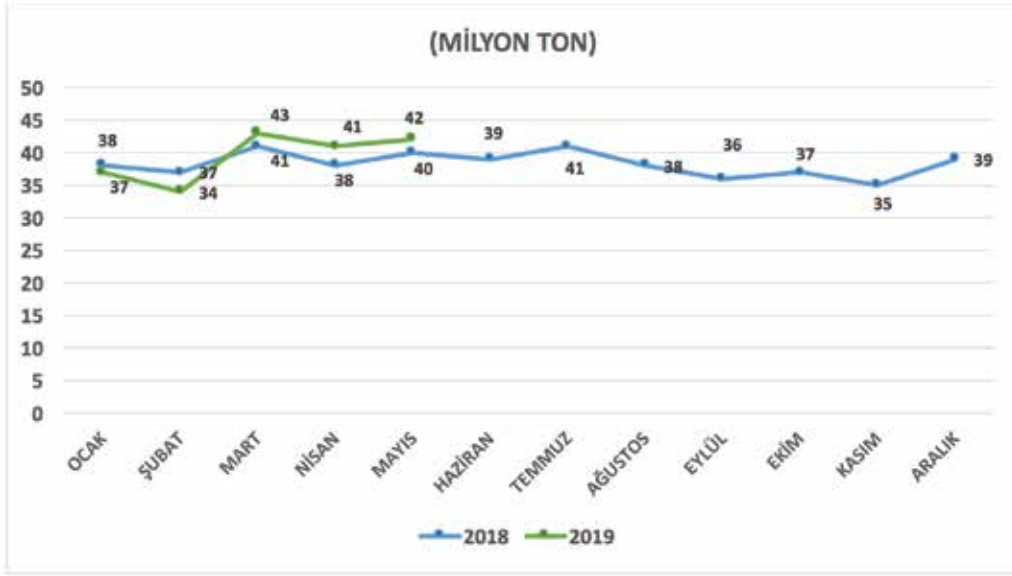
www.medmarine.com.tr



2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,96 artış göstererek 41.963.593 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi - Mayıs 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,31 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 31,68 artarak 11.569.699 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 5,05 azalarak 18.631.074 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,31 artarak 30.200.773 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Mayıs	2018	8.786.381	31,68%	19.621.218	-5,05%	28.407.599	10,26%
	2019	11.569.699		18.631.074		30.200.773	
Ocak - Mayıs	2018	42.916.901	29,52%	97.478.637	-7,64%	140.395.538	3,06%
	2019	55.584.931		90.030.162		145.615.093	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

reliable partner!"



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

"**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...**"

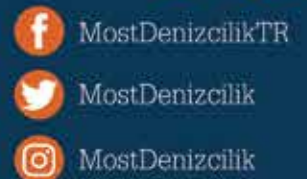


ACİL ÇAĞRI:

+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

27.07.2019

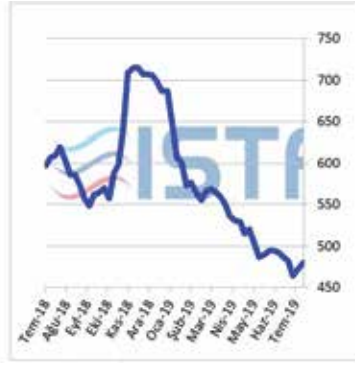
30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Umutlar artıyor...

ISTFIX Bileşke Endeks iki hafta içinde üst üste ikinci kez artış kaydederek yüzde 1 artışla 480 puana çıktı. Ticaret artmaya başlasa da navlunlardaki yükseliş hiçbir şekilde büyük tonajdaki rallinin karşılığı değil. Yine de küresel dökme taşımacılığında görülen artışın ISTFIX tonajına önümüzdeki haftalarda yansması bekleniyor...



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

fiyatlara yansması beklenebilir.

Türkiye buğday hasadının bu sene ciddi şekilde düşmesi ve bu durumun ithalat beklentilerini arttırması bekleniyor. Sıcaklık, dikim alanlarının zayıflaması ve diğer sorunlarla boğuşan buğday üreticileri bu sene 19,5 milyon ton üretim yapabilecek. Bazı sivil toplum kuruluşları ise üretimin 12 milyon tona kadar düşebileceğini iddia etmekte. Türkiye 2015/2016 döneminde 22,6 milyon ton ile rekor hasat yapmış, o günden sonra ise beklentiler sürekli gerilemişti.

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası'nın (Fed) iki üst düzey yetkilisinden, ABD ekonomisine ilişkin olumsuz sinyallerin artması halinde Fed'in daha hızlı hareket etmesi gerektiği yönünde telkin gelince ekonomistler de 30-31 Temmuz Fed toplantısında gösterge faizin 50 baz puana kadar düşürülebileceğini tahmin etmeye başladı.

İngiltere ekonomisi evvelce tahmin edilenden daha zayıf bir büyümeyle karşı karşıya olabilir. Brexit endişeleri ve diğer baskılar öne çıkarken, sterlin dolara karşı değer kaybetti ve perakende satışlar düştü. Ekonomistlere göre Birleşik Krallık'ın ikinci çeyrek büyümesi negatif bile gelebilir. Yıllık büyüme beklentisi ise yüzde 1,4'ten yüzde 1,3'e revize edildi.

İspanya ekonomisi beklenenin aksine büyümeye devam ediyor. Ülkenin

2019 büyüme beklentisi yüzde 2,4'e yükseltildi. Bu oran Avrupa Komisyonu'nun avro bölgesi için öngördüğü ortalamanın iki katına denk geliyor. İspanya ayrıca Birleşik Devletler dışında kalan gelişmiş 7 ekonominin hepsinden daha fazla büyüyecek.

Ticaret savaşları cephesinde, Çin ve Amerikalı liderler G-20 zirvesinde buluştuktan ve müzakere masasına geri dönmeye karar verdikten sonra ilk resmi temas sağlandı. Yapıcı olduğu değerlendirilen görüşmenin ardından başka toplantılar için karar alındığı belirtildi fakat detaylar henüz paylaşılmadı.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları geçen hafta sert düştü. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 58 dolar/varil seviyesinden 55-56 dolar/varile; Brent ise 66 dolar/varil seviyesinden 62 dolar/varile çekildi. Hafta sonunda İran ve Birleşik Krallık arasında yaşanan tanker tutuklama gerginliği ile bölgedeki tansiyon yükseldi. Bu durumun hafta içerisinde

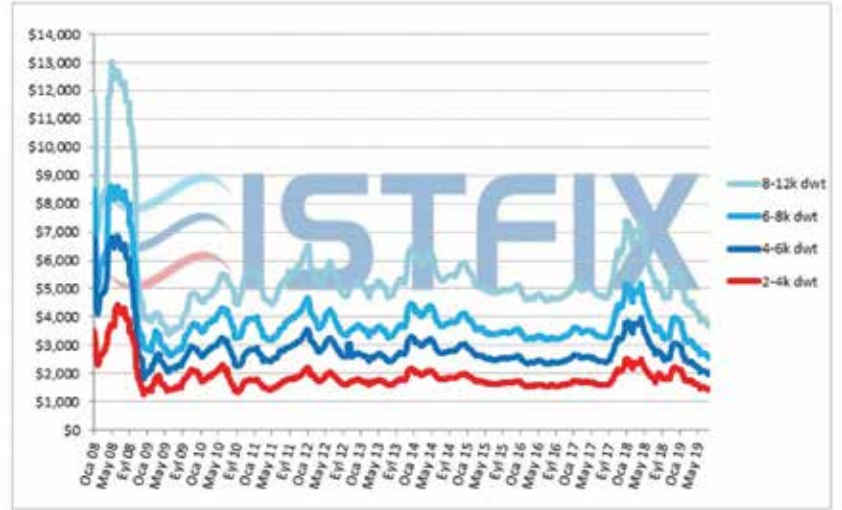
Rus kömür ihracatları Rus Enerji Bakanlığı'na göre Haziran ayında bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde 7 düşerek 510.000 tona geriledi. Aynı zamanda toplam kömür ihracatı da 1,1 milyon ton/gün ile Ağustos 2017'den beri görülen en düşük seviyeye geriledi.

Diğer kömür haberlerinde ise Rusya'nın Türkiye'ye kok kömürü ihracatı 234,000 ton ile geçen senenin aynı dönemine göre tam dört kat arttı. Türkiye'de yerel çelik piyasasının zayıf seyretmesi sebebiyle ikinci ve üçüncü kalite Rus kömürüne olan ilgi artmış durumda. Rus kömürüne olan ilgi artarken, daha ziyade büyük tonajla taşınan Kolombiya kömür ihracatının ise yüzde 57 düştüğü kaydedildi.

Ukrayna'da çelik üreticileri hadde mamül ihracatını arttırmaya başladı. Ocak-Nisan 2019 döneminde Ukrayna hadde mamül ihracatı yüzde 2,6 arttı ve 5,35 milyon tona ulaştı. Hadde mamül Ukrayna çelik üretiminin yüzde 86'sını oluşturmaktadır.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,463	2,041	2,642	3,792
Geçen Hafta	1,442	2,011	2,604	3,737
Geçen Ay	1,485	2,071	2,681	3,848
Geçen Yıl	1,839	2,734	3,569	5,122



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

YAKIT

Gemi yakıt fiyatları petrolle beraber düştü.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	413.00	557.00	464.63	630.00	437.68	620.00	441.00	640.00
Geçen Hafta	449.00	589.00	457.24	644.00	459.03	635.00	465.50	647.00
Değişim	-8.02%	-5.43%	1.62%	-2.17%	-4.65%	-2.36%	-5.26%	-1.08%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



Yandaki 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 yüklemeye

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 bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun

herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı duyulmadı.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM

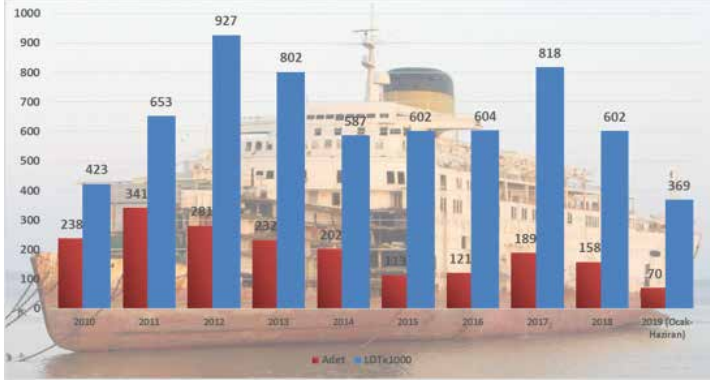
(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – HAZİRAN 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTRALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
3	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
4	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
5	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
6	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	02.06.2019
7	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
8	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
9	8765266	EIRIK RAUDACE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
10	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
11	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
12	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
13	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
14	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
15	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
16	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
17	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	03.06.2019
18	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
19	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
20	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
21	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
22	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	08.04.2019
23	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
24	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
25	7912812	SEABULK TMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	09.04.2019
26	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
27	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
28	7910216	GOWO	KARGO	SİERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	02.06.2019
29	8006323	ENRY	KURUYÜK	SİERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
30	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SİERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
31	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SİNGAPUR	29.874	-	9.577	1983	07.05.2019
32	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
33	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SİNGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
34	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019

35	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADİNLER	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
36	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADİNLER	12.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
37	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADİNLER	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
38	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
39	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	08.06.2019
40	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
41	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
42	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
43	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
44	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
45	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
46	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	03.05.2019
47	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
48	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BÖTÜ	TÜRKİYE	100	-	141	-	3.05.2019
	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	7.05.2019
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
49	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	01.06.2019
50	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
51	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
52	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
53	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
54	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	08.04.2019
55	7303815	KAPTAN TEOMAN	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
56	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
57	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
58	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BÖTÜ	TÜRKİYE	100	-	141	-	03.05.2019
59	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
60	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	07.05.2019
61	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	03.05.2019
62	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	07.06.2019
63	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
64	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANISTAN	497	1.375	639	1968	25.06.2019
65	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANISTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
66	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANISTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
67	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANISTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
68	5071547	MACEDONIA	RÖMORKÖR	YUNANISTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
69	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANISTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
70	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

Kaynak: Gemisander * Renklendirilen gemiler Haziran 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander (Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği)

2019 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	NİSAN			MAYIS			HAZİRAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit				1	39,0	1.174			
AHT	1	42,0	937						
AHTS	4	21,5	7.000	9	19,1	16.446	5	31,4	8.573
Anti-Poll.				1	58,0	1.320			
Asp.& Bit.									
Bucket Dredg.							1	30,0	583
Bulk	8	25,3	950.937	3	25,3	149.996	2	31,0	70.437
Bulk/Oil									
C,U & FP Lay				1	23,0	2.806			
Cable Layer				1	20,0	1.128			
Cement				2	47,0	23.122			
Chem & Oil	1	23,0	40.713	2	20,5	92.668	2	24,0	45.702
Chip				1	28,0	46.826	1	23,0	48.772
Container	13	22,5	322.850	8	26,4	159.440	7	24,4	165.899

Crew Boat				1	19,0	23			
Cruise				1	37,0	4.514			
Derrick/Lay Vessel	1	43,0	10.450						
ERRV	1	43,0	844						
FSU	1	44,0	131.160						
CS/BW Dredger									
Drillship							1	42,0	9.193
Ethy/LPG							1	36,0	8.078
FPSO							1	36,0	99.890
GCargo	5	41,2	14.437	11	38,5	39.485	2	43,0	4.477
Hvy Dk Cargo	1	26,0	53.000						
Hydrographic									
L.N.G.									
L.P.G.	3	34,3	52.252	1	38,0	3.403			
Limestone	1	28,0	16.999						
Livestock	1	24,0	5.660				1	41,0	3.516
M. Sulphur				1	24,0	3.999			
Maintenance	1	36,0	627						
MPP	4	33,5	21.039	9	30,3	83.102			
MPP/Hvy. Lift				1	17,0	30.537			
MSV	1	32,0	1.821						
Ocean. Tug				1	43,0	1.109			
Open Hatch							1	23,0	23.872
Ore	2	26,0	491.671						
Pass							1	24,0	15
Pass/Car F.	1	48,0	9.017				2	20,0	10.618
PCC				3	33,3	38.832			
Products	2	35,5	50.367	3	32,7	70.137	5	37,6	94.911
PSV	8	18,4	23.041						
Reefer	3	28,3	27.913	3	31,0	30.987			
Rfr Fish C.							1	32,0	483
Seis. Survey	1	33,0	2.000						
RoPax				1	35,0	3.956			
Ro-Ro							2	27,5	21.490
Ro-Ro/Lo-Lo									
Semi-Sub Hvy Lift									
Shuttle				2	19,5	278.249			
Supply	5	16,8	7.944	1	16,0	1.074	1	38,0	1.200
Tanker	4	27,8	580.240				1	23,0	300.361
TSH Dredger				3	44,3	31.643			
Tug	2	48,0	313	3	36,3	110	1	44,0	-
Utility	1	48,0	317						
Genel	76	28,1	2.823.549	74		1.116.086	39	31	918.070

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

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

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

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

in mesimarine
@ mesimarineinc



**KEEP YOUR ENGINE RUN
UNTIL YOU STOP**

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO

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

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

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

