

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2019

DTO KURULUŞUNUN 37. YILINI KUTLUYOR

■ TAMER KIRAN: "BU SEKTÖRÜ AYAKTA TUTMAYA ÇALIŞAN BİR NESİL VAR"

■ AHMET SELÇUK SERT: TÜRK BOĞAZLARINDA KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK KAMUSAL BİR HİZMETTİR VE ÖYLE KALMALIDIR

UZMAR®

7 / 24

30 PILOT CAPTAINS

350 TEAM MEMBERS

29 VESSELS

MAXIMUM EFFICIENCY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

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

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

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



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

M. ZİYA KALKAVAN

EMRAH ÇAKAN

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



Yıl 35

EYLÜL 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

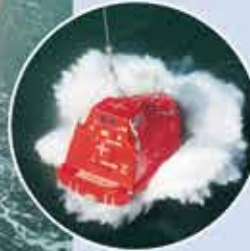
at your service, globally.

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"

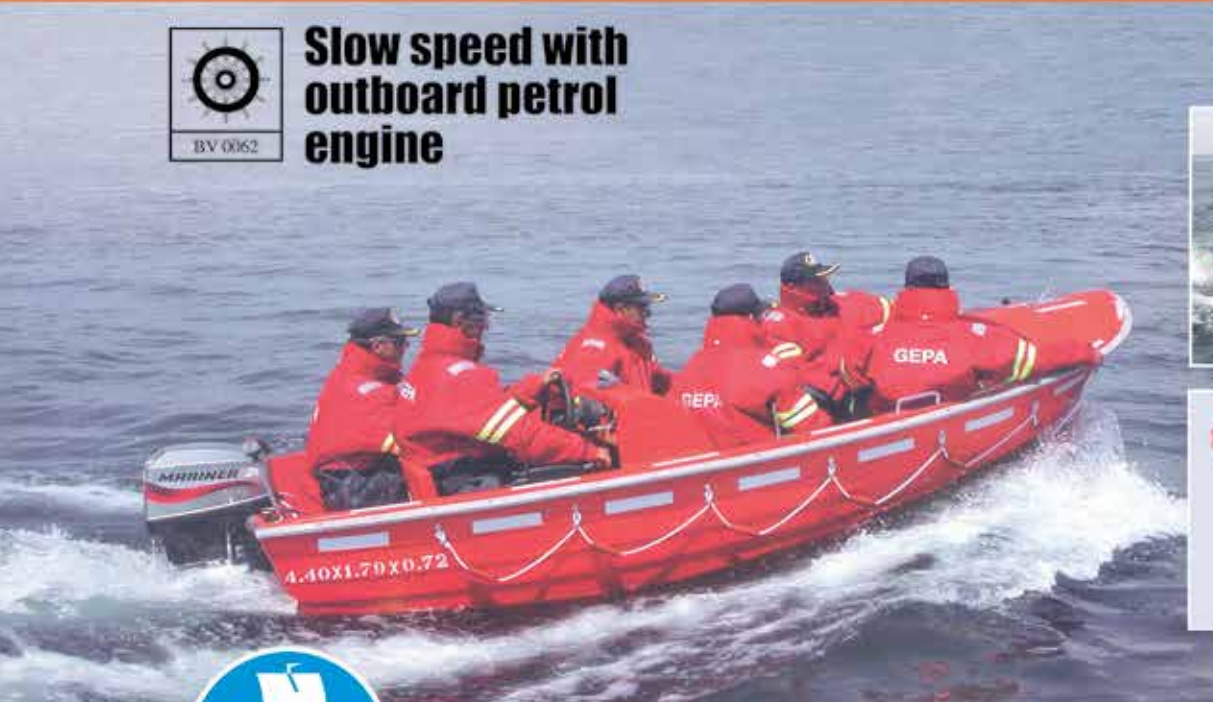


RESCUE BOATS

**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

İÇİNDEKİLER



14

MECLİS

"BU SEKTÖRÜ AYAKTA TUTMAYA ÇALIŞAN BİR NESİL VAR"

24

ODADAN HABER:

DTO KURULUŞUNUN 37. YILINI KUTLUYOR

10

TAMER KIRAN:

YARIM ASIRLIK BİR ÇINAR

32

ŞUBELERİMİZDEN

"YAŞAM" P&İ İLE DAHA DA GÜVENLİ

36

GÜNDEM

AHMET SELÇUK SERT

40

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. NURHAN KÂHYAOĞLU: TEKNOPARK ANLAYIŞI

42

SÖYLEŞİ

CAFER TEKKAN: GELECEĞE HAZIRIZ

58

EKONOMİ

HARUN ŞİŞMANYAZICI

64

SÖYLEŞİ

SEYFETTİN TATLI: UZMANLIĞIMIZ DENİZCİLİK

76

MARİNALAR

DAN NATCHEZ: KAR GETİRİCİ FİKİRLER

ODADAN HABERLER	24
ŞUBELERİMİZDEN	32
DTO AB BÜLTENİ	46
GEMİ TUTULMALARI	56
SEKTÖRDEN HABERLER.....	66
LOJİSTİK	72
S&P	80
YÜK İSTATİSTİKLERİ	84
ISTFIX ANALİZ	86
HURDA RAPORU	88

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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





ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

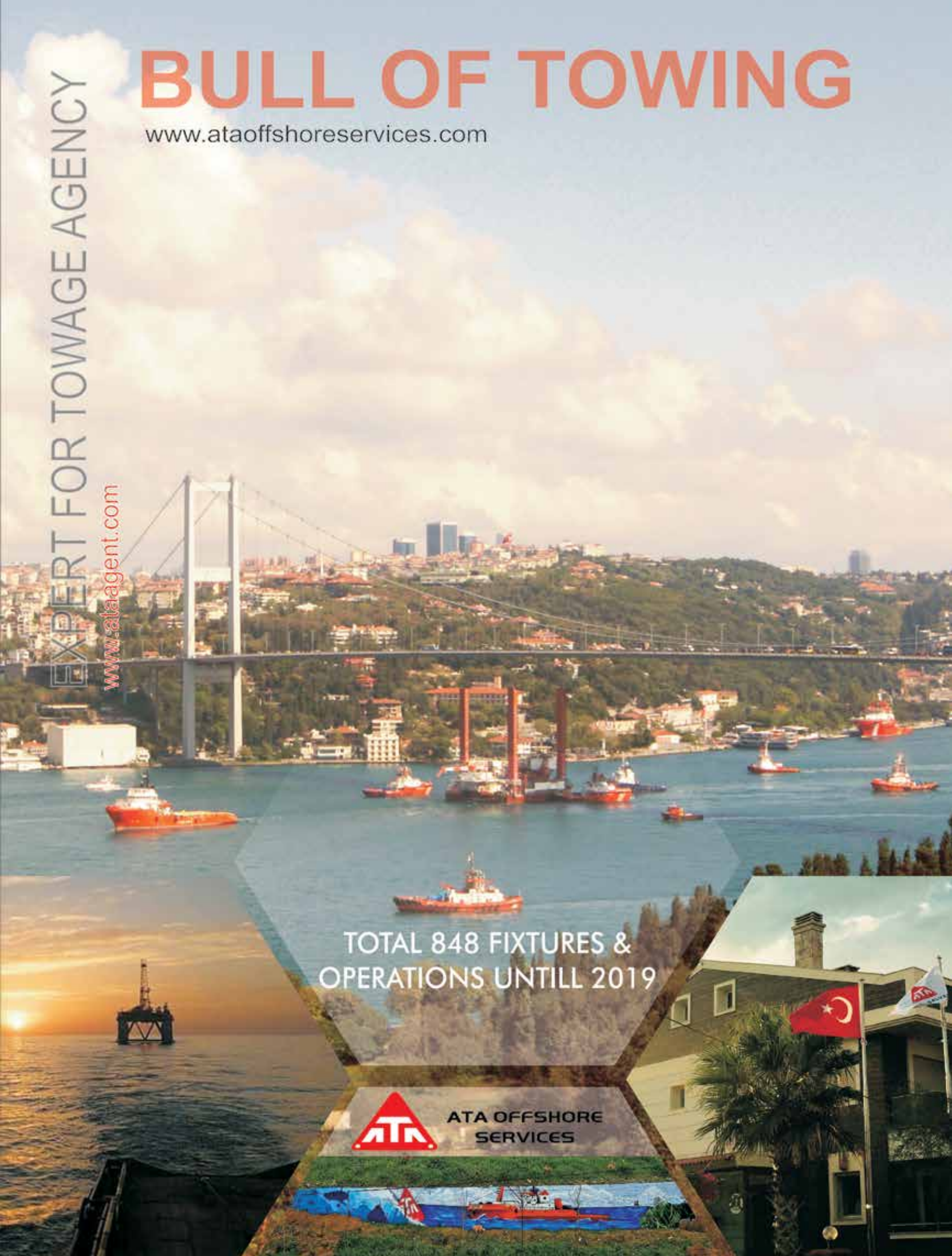
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 848 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2019



ATA OFFSHORE
SERVICES



Yarım asırlık bir çınar

Tam tamına 37 yıl önce büyüklerimizin çaba ve gayretleri ile denizciliğimizin amiral gemisi İMEAK Deniz Ticaret Odası kuruldu. Emeği geçen tüm büyüklerimize minnet ve şükran borçluyuz. Aramızdan ayrılanlara da Allahtan rahmet diliyorum. Deniz Ticaret Odası'nın kurulması sektörümüz için de bir dönüm noktası oldu. Bu dönüm noktası, denizcilikte kurumsallaşmanın ve sektör olarak kabul görmenin önünü açmıştır... Çünkü tam 37 yıl önce Türk denizcilik

marinası, gemi adamları, eğitim kurumları ile tek çatı altında sorunlar ele alınır ve doğru çözüm için ortak akıl yürütülür. Hal böyle olunca da, sorunun çözümü çok kısa zamanda gelir.

Dünya küreselleştikçe rekabet de alabildiğince artıyor. Dünyada yaşanan rekabete ayak uydurmanın birinci yolu doğru örgütlenmeden, ikincisi yolu da sektör idare ve tabii üniversite işbirliğinden geçer.

savaş gemilerimizi inşa ediyoruz. Dünyanın dört bir tarafında, yedi denizde gururla Türk Bayrağı'nı dalgalandırıyoruz. Limanlarımız ve marinalarımız uluslararası kalitede hizmet veriyor. Tersanelerimizde dünyanın birçok ülkesine gemi inşa ediyoruz, bunların içinde en çok da Avrupa ülkeleri var. Yat inşa ve eğitim konusu da, dünyada söz sahibi olduğumuz alanlar. Özellikle Deniz Ticaret Odası olarak eğitime çok önem veriyoruz, çok ciddi miktarlarda denizcilik okullarımıza katkı sağlıyoruz.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

sektörü, İstanbul Ticaret Odası bünyesinde sadece bir meslek komitesi olarak faaliyet yürütüyordu.

Dünyadaki deniz ticaret odaları sadece armatörleri kapsarken, bizim yapımız çok farklı. Türkiye'de ekmeğini sudan-denizden çıkaran herkes Deniz Ticaret Odası bünyesinde kendini ifade etmektedir. Seçim sürecinde "Herkesin Odası" dediğimiz şey, tam da budur. Denizcilik spesifik bir sektördür, denizcinin halinden ancak denizci anlar ve sorunların çözümüne de ancak bir denizci doğru bir perspektifle yaklaşır. Armatörü, tersanecisi, limanı, balıkçısı,

Deniz Ticaret Odamız da, bu örgütlenmenin amiral gemisidir. İdare ile de son derece yakın işbirliği içerisindeyiz. Çünkü denizcilik sektörü uluslararası bir sektördür ve aslında sektörler değil, denizde devletler yarışmaktadır. Türk denizcilik sektörü her zaman küresel oyunun içinde olmuş, oyunu kurallarına göre oynamıştır. Bu da, Türk denizcilik sektörüne koşulsuz başarıyı getirmiştir.

Türk Denizcilik Sektörü, Deniz Ticaret Odası'nın kurulması ile birlikte büyük mesafe kaydetti. Dün Haliç'te kalafat yerinde tamir bakım yapılırken, bugün kendi

Dün çektirmelerle kıyı denizciliği yaparken, bugün son teknoloji ile inşa edilmiş, deneyimli mürettebatımız ile dünya limanlarına demir atıyoruz. Dün Kara Liste'de iken, bugün Beyaz Liste'deyiz. Bu işin ticari boyutu; bir de bunun çevre boyutu var... Deniz Ticaret Odası olarak çevre sorunu bizim kırmızı çizgimiz ve asla taviz vermeyeceğimiz bir konudur. Bunun için de; "Gelecek kuşaklara yaşanılabilir bir dünya nasıl bırakabiliriz?" sorusu her zaman gündemimizdedir. TURMEPA Projesi de, biz denizcilerin çevre konusunda hissettiğimiz hassasiyetin bir sonucudur.

37 yılı geride bıraktık; bugüne kadar Deniz Ticaret Odası'nın kapısında görev alan güvenlik çalışanından meclis başkanlarına, çaycılarımızdan yönetim kurulu başkanlarına kadar görev alan herkese teşekkür ederiz. Binlerce insanın emeği, çabası ve alın teri var.

Bizim bütün çaba ve gayretimiz, büyüklerimizden devraldığımız bu bayrağı daha yukarılara taşımak, sektörümüzü hak ettiği yere getirmek ve uluslararası arenada karar vericilerle aynı masayı paylaşmaktır. Bunu yapacağımızdan da eminiz. Deniz Ticaret Odası çözüm üreten, herkesi kucaklayan bir konumda olacaktır.

Deniz Ticaret Odamızın 37. yılını bir kez daha kutluyor, daha nice 37. yıllara yelken açmasını diliyoruz. Her zaman söylediğim gibi, hepimiz aynı gemideyiz, bu geminin adı Deniz Ticaret Odası Gemisi'dir. Son olarak, 1 Eylül itibarıyla av yasağı bitiyor ve balıkçı arkadaşlarımız "Vira Bismillah" diyerek denize açılacaklar. Yeni sezonda, balıkçı arkadaşlarımızın yüzlerinin gülmesini umut ediyorum. Birlik ve beraberlik içerisinde daha nice yıllara... Allah selamet versin...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

**Dünya'da
ilklere**
imza atmaya devam ediyoruz...



Hayatın İsinde
"In Life"



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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

“BU SEKTÖRÜ AYAKTA TUTMAYA ÇALIŞAN BİR NESİL VAR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunun 37. yılının kutlandığı Ağustos ayı meclis toplantısının ana gündem maddeleri denizcilik sektörüne sağlanan kredi imkânları ve Kişisel Verileri Koruma Kanunu'na uymayan şirketlere uygulanacak yaptırımlardır. Meclisin kapanış konuşmasını yapan Tamer Kıran ise orantısız uygulanan çevre cezalarına yönelik sitem dolu bir konuşma yaparak her şeye rağmen “Bu sektörü ayakta tutmaya çalışan bir nesil var” dedi.



Serhat Barış Türkmen - Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, ağustos ayı meclis toplantısını hayırlara vesile olmasını temenni ederek açtı. Çakır, toplantının DTO Plus Kanalı'ndan canlı olarak yayınlanmakta olduğunu bildirdikten sonra, şunları söyledi: “Ağustos ayındayız. Ağustos ayı Türk tarihinde zaferler ayı olarak anılır. Bu ayda kazanılmış 16 büyük zaferimiz var. 26 Ağustos 1071 Malazgirt'ten, 30 Ağustos 1922 Büyük Taarruza kadar toplam 16 büyük zafer. Bu zaferleri vatanımıza ve milletimize kazandıranları rahmet ve

minnetle anıyoruz. Mekânları cennet olsun. Ayrıca 26 Ağustos 1982 DTO'nun kuruluş günü. 37 yıl önce 744 üye ile kurulmuş odamız. Bugün üye sayımız on binlere yaklaşmış durumda. Sayıdan ziyade hacim olarak da kıyaslanamayacak kadar büyüdük. Denizciliğimizin nereden nereye geldiğinin güzel bir örneğidir. Bu vesile ile odamızın kuruluşundan bugüne her kademesinde görev almış kişilere güçlü bir şekilde şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca şimdiden Kurban Bayramı'nızı yürekten tebrik ediyorum. Hayırlı bayramlar dilerim.”

Salih Zeki Çakır'ın sözlerinin ardından söz alan Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen, “Yönetim Kurulu Üyemiz Sina Şen'in dayısı Yavuz Buğra Durguner vefat etmiştir. Yine odamız eski üyesi Yılmaz Ulusoy'un ablası Şaduman Karanis vefat etmiştir. Önelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine sabır diliyoruz” sözleriyle vefat haberlerini meclise okudu. Meclisin birinci gündem maddesi olarak, 11.7.2019 tarih ve 16 sayılı toplantı zabıtlarının onaylanması oylandı ve kabul edildi.



Caner Teberoğlu

Ardından 2019 nizamının onaylanması oylandı ve oybirliği ile kabul edildi. Diğer gündem maddesi olarak Türkiye Kredi Garanti Fonu Genel Müdür Yardımcısı Caner Teberoğlu, “Kredi Garanti Fonu ve Ekonomik Değer Kredisi” hakkında bir sunum yaptı.

“AMACIMIZ KREDİLERE ULAŞMAKTA ZORLANAN KOBİLERE DESTEK”

“Bizim kuruluş amacımız krediye ulaşmakta zorluk yaşayan KOBİ'lere destek olmak” diyen Teberoğlu, “Şu anda odalarımızın ortaklık oranı %28.3, diğer önemli ortağımız KOSGEB %28.2 seviyesinde. Benim burada en önemli dayanağım aslında piyasada kredi kullandıran 29 banka. Bu bankacılık sektörünün %98'ine denk geliyor. Hepsisi bizim ortağımız. Onlardan aldığımız güçle biz kobilere destek oluyoruz. Ödenmiş sermayemiz şu an 511 milyon, ama mevcut sermayemiz 600 milyon. Bunun yaklaşık 10 katı kadar hazine hariç kaynaklardan 6 milyara kadar kefalet verebiliyoruz. Şu anki kefalet bakiyemiz ise 2,5 milyar. 40 şube ile çalışıyoruz. Ana olarak iki kefalet verme sistemimiz var. Şu anda yoğun olarak hazine destekli kefalet sistemini yürütüyoruz. Bankaya gidip işlemlerinizi yaptığımızda banka bu verileri bize gönderiyor. Biz de bu işlemi aynı gün onaylıyoruz. Ama ben kendi öz kaynaklarımdan verdiğim kefaletlerde sadece KOBİ'lere destek veriyorum. Hazedede KOBİ olarak tanımlanan yüksek ciro lu firmalara da destek olabiliyorum. Hazededen aldığım garantiyi sizlerin kullanımına açıyorum. Öz kaynaklarımla ilgili olarak da 40 tane şubem var, 40

şubeyi destekliyorum. Toplam kefaletim 350 milyar. Bunun şu anda 348.6 milyarı hazineden aldığım destek. Henüz kullanıma açmadığımız 3.6 milyarlık sadece kadın girişimcilere kullanılacak bir projemiz var. Bunu da birkaç ay sonra hizmete açacağız. 353.6 milyarlık bir kefalet hacmiyle çalışıyorum” ifadelerini kullandı.

Hazine destekli kefalet sistemine de değinen Teberoğlu, “İlk kefaletimizi 2010 yılında verdik. 2015 yılına dek en fazla 1.8 milyarlık bir destek sağlanabilmiş ki, o dönem toplam destek tutarı 15 milyardı. 15 Temmuz'dan sonra 31 Ekim 2016 tarihinde hazineyle yeni bir protokol gerçekleştirdik. 15 milyar olan rakamımızı 20 milyara yükselttik. O tarihe kadar kullanılan rakam da 4 milyardı. 2016'nın aralık ayında 1 milyardan 20 milyara yükselttik. Biz burada aslında hazineden bir borç alıyoruz. Verdiği borç karşılığında banka ve firmalara bu krediyi kullandırın diye garanti veriyoruz. Bunun sonucunda oluşan ödemeleri yapıp bankalardan bize dönen tahsilatları yeniden hazineye kazandırıyoruz” dedi.

Teberoğlu kredi imkânlarına üyelerin nasıl ulaşacağı konusu ile devam etti: “Bugün hala 2000'den fazla firmanın 2 milyarlık kredisi hala bizim bünyemizde. Biliyorsunuz biz bunları yaparken daha uygun faizlerle kredi alabilmeniz için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile de programlar yürütüyoruz. 3 program yaptık. Daha düşük faizli krediler kullanabilmeniz amacıyla hazine destekli kefalet projeleri geliştirdik. Bu kefalet yaklaşık 95.000 firmaya yardımcı oldu. Peki biz bu kefaletleri kime veriyoruz? Nasıl kullanıyorlar? Siz ticaret sektörü firmalar bana geldiğiniz zaman biz size iki yöntem sunuyoruz. Biri hazine diğeri öz kaynak. Siz şu an yoğun olarak hazineyi kullanıyorsunuz. Hazine için de iki yöntemimiz var. Bir kobi grubunun benden alabileceği toplam kefalet tutarı 25 milyon lira. Eğer kobi dışı firmanız varsa bu rakam 200 milyondur. Bu arada ben kefalet tutarını söylüyorum yalnızca. Bankanıza göre çekeceğiniz kredi tutarı değişebilir.”



Recep Düzgüt

“Biz tamamen bankalara güveniyoruz” diyen Teberoğlu devam etti: “Siz bankaya gidiyorsunuz, bankadan kredi almak istiyorsunuz ve teminat yetersizliğiniz var. Sizi hazine kefaleti ya da öz kaynak kefaletine yönlendirecektir. İkisinde de biz aynı gün bu talebi onaylıyoruz. Bütün KOBİ'lerimizin tüm taleplerini onaylıyoruz. 75 milyona kadar olan taleplerin cevabını aynı gün veriyoruz. Bu tutarın üstü yönetim kuruluna gider. Portföy limit sistemi dediğimiz sistem orada devreye giriyor. Banka sizin talebinizi değerlendirme evraklarınızla birlikte gönderiyor. Kendi içindeki bulgularla değerlendiriyor. Bu değerlendirme sonucunda onay ya da ret veriyoruz. Portföy Garanti Sistemi'nde sadece hazine ile aramda yaptığım kriterleri incelediğimden daha kısa sürüyor. Üç temel kriterimiz var. Vergi-SKK borcu olmayacak ya da varsa yapılandırılmış olacak. Kanuni takipte olmaması gerekiyor. İflas ertelemesi de olmaması gerekiyor. Bu üç kontrolü yapıyoruz. Sorun yoksa hemen onayı veriyoruz. Banka teminatına biz de ortak olmuş oluyoruz. Portföy Limit Sistemi'nde de aynı işleyiş geçerli. Ama bir hafta kadar sürebiliyor bu işlem. Bunun dışında banka kullanmadan yaptığımız bazı kefalet işlemleri de var. Daha küçük KOBİ'lere veriyoruz. TÜBİTAK, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı gibi yerlerden hibe alan KOBİ'ler var. Bu hibeler doğrultusunda onların istediği bir kefalet mektubu varsa, bu konuda yardımcı olabiliyoruz. Arada hiçbir banka olmadan direkt size kefil olabiliyoruz.”



Gülpervin Curaoğlu

“SİSTEMİN TÜRK EKONOMİSİNE CİDDİ KATKISI VAR”

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt söz alıp, sistemle ilgili “Öncelikle çok teşekkürler detaylar için. KGF’yi daha önce çok kritik zamanlarda kullandık. Ancak bu sistemler yokken yedi sekiz sene önce kullandığımız yarım kalmış gemilerin tamamlanmasıyla ilgili olanlar için biz hala komisyon ödüyoruz. Bu da nazar boncuğu diyelim.

İşin kötüsü bu durum diğer imkânların önünü tıkkıyor. Fakat daha önce bilmediğim ve sizin sunumunuzda bahsetmiş olduğunuz birkaç noktayı araştıracağım. Dolayısıyla aslında Türk ekonomisine ciddi bir katkısı oldu bu sistemin. Genel müdürünüzün de önemli çalışmaları var, hükümet de bunu çok destekledi. Beni en çok sevindiren bu alanlarda NPL oranı oldu. Daha dramatik rakamlara çıkacağını düşünüyordum. Mutlu oldum eğer oran bu kadar düşükse... Bu sistemin sağlıklı olarak devamı gelecek demektir. Şu an benim de bilmediğim iki tane daha enstrüman yürürlükteymiş. Mutlu olduk” ifadelerini kullandı.

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran da söz alıp, “Sistemi bilmeyenler için karışık görünebilir, ama lütfen ürkek davranmayalım. Bu araştırmamız gereken bir sistem. Bu sistemi kullanmak yolunda önemli adımlar atabiliriz” sözleriyle üyelere sistemi incelemeleri konusunda tavsiyede bulundu.

KURULUŞTAN BUGÜNE 51 ÜYE DEVAM EDİYOR

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır kendisine gelen bir bilgi notunu paylaşarak odanın kuruluşundan bugüne 51 üyenin ticari hayatına devam ettiğini söyledi ve bu üyeleri tebrik etti.

“EXİMBANK’IN HEDEFİ İHRACATIN YÜZDE 27’SİNE DESTEK VERMEK”

Toplantının devamında Eximbank Pazarlama Daire Başkanı Gülpervin Curaoğlu, Eximbank kredileri konusunda meclisi bilgilendirmek üzere kürsüye geldi.

Bu sene hedeflerinin ihracatın %27’sine destek verebilmek olduğunu belirten Curaoğlu, “Yurtdışı fon temininde yedinci büyük bankayız. Kredi büyüklüğünde Türkiye’nin sekizinci büyük bankasıyız. İhracat kredilerinde de %50’yi tek başına sağlayabilen güçlü bir bankayız. Her geçen gün ihracat yapan firmalara destekler vererek şube, irtibat bürosu ve genel müdürlüklerimizdeki pazarlama ekipleriyle müşteri ziyaretleri yapıyoruz” dedi.

EN ÇOK İHRACAT FİNANSMASI İÇİN KREDİ SAĞLIYORUZ”

“En çok kullandığımız krediler yurtiçinde ihracatçıların ihtiyaç duyduğu finansmana yönelik kredilerdir” diyen Curaoğlu, “Dolayısıyla programlarımızın ortak özelliği mal ve hizmet ihracatı taahhüdüdür. Teminat mektubu verebiliyoruz. 1987’den beri bu hizmeti veriyoruz. Biz öz kaynaktan uzun yıllar boyunca hizmet vermeye devam ettik” ifadelerini kullandı.

Curaoğlu şöyle devam etti: “Türk Eximbank bir vizyon bankası olduğu için standart faiz oranı uygular. Program limitleri vardır. İhracat taahhütlü krediler oldukları için doğal olarak vergi istinası bulunmaktadır. Kredi kullanıcıları firmalar, mal ihracatı yapıyor olmalıdır. Firma, imalatı olup ihracata yönelik mal üretmeli ya da turizm işletmeleri, nakliyat firmaları ya da seyahat acenteleri gibi hizmet ihracatı yapıyor olması gerekir. Yurtiçi kredileri üç başlık altında

toplayabiliriz. Bunlardan ilki; bir yılın içinde kalan kredilerdir ve bunlara ‘kısa vadeli krediler’ denir. İhracata hazırlık kredisi olarak nitelendirilebilir. İhracata hazırlık kredilerini kullandırdıktan sonra sevkiyat yapıldığında o sevkiyata bağlı vadeli mal alım satışını diskonto eden programlarımız da yer alıyor. Orta ve uzun vadeli kredilerde ihracata yönelik işletme sermayesi kredisi, ihracata yönelik yatırım kredisi, yurt dışı mağazalar kredisi, marka kredisi, gemi inşa ve ihracatın finansmanı programı ve özel ihracat kredileri yer almakta. Biz ihracatın finansmanını yaparken Türk Eximbank KOBİ’lere yönelik kredilerinde TL olarak kullandırma yapabiliyoruz. Bizim kendi öz kaynağımızla sınırlı tutarda yapıyoruz bunu. Bunun dışında merkez kaynaklarını hızlı bir şekilde kullandırabiliyoruz. İslam Kalkınma Bankası’ndan, Avrupa Birliği Dünya Bankası’ndan sağladığımız kaynaklar var. İhracatçı bir firma leasing yoluyla yatırım almak istediğinde, bu leasing şirketleriyle yaptığımız anlaşmalar kapsamında biz beş sene vade ile bir yıl ödemesiz dönemle leasing şirketine kaynak aktarabiliyoruz. Bu kaynak için herhangi bir teminat mektubu gereği olmuyor. Bu noktada başlangıç noktasında 200 milyar dolarlık bir limit oluşturduk. Finansal Kuruluşlar Alıcı Kredisi’nde bu finansal kuruluşlarca Türk malı ve hizmeti ihracatı için verilen alıcı krediler, Türk Eximbank tarafından sigortalanıyor. Kısa vadede ihracat sigortasına gelince; mal ihracatı yapan müşterilerin mal mukabili olarak transferleri gerçekleştiği zaman, vade finanse edildiği için bu vadede sevkiyatı gerçekleşen müşterinin faturasını bankamıza ibraz etmesinden sonra eğer sevkiyat bir alacak sigortasına bağlıysa %85’e kadar diskonto edebilmemiz söz konusu.”

Gülpervin Curaoğlu İVME Paketi ile konuşmasını sürdürdü: “Bu yıl İVME Paketimiz de mevcut. ‘İleri Verimli Milli Endüstri’ için. TL kredilerini KOBİ’lerimize kullandırdığımızı ifade etmiştim. İVME Paketi’nde yüksek ileri teknoloji ihracatına yönelik bir banka limiti mevcut. İleri teknoloji ihracatı için ikinci seçeneğimiz

bir yıl anapara ödemesiz beş yıl vadeli işletme sermayesi kredisidir. Beş yıl vadede çok önemli bir etkisi var. Türki menşeiili yatırım malı harcamaları için kredinin vade boyu on yıla kadar çıkabilir ve üç yılı anapara ödemesizdir.”

İhracat kredi sigortasından bahseden Curaoğlu şunları söyledi: “Spesifik ihracat kredi sigortası, özellikle yatırım mallarında, makinalarda, yurt dışına bir seneden uzun vadeli mal satışı yaratılıyorsa, biz ihracatçımızın sevkiyatı yaptıktan sonra yurt dışındaki müşterimizin de araştırmasını yapıp 60 aya kadar orta ve uzun vadeli bir sigorta programı uygulayabilmekteyiz. Bu neyi sağlıyor? Yurt dışında Türkiye’den mal siparişi veren firmanın, yurtiçinde malı üreten firmamıza da Türk Eximbank’tan finansman imkanı yaratmış oluyor. Alacak sigortasında, kısa vadeli ihracatta, 238 ülkede sigorta yapabilmekteyiz. Sigorta maliyetlerimiz diğer sigorta kuruluşlarının çok altındadır. Çünkü biz bir misyon kuruluşuyuz. Kapsanan riskler; alıcının iflas etmesi, tasvir kararı alınması, borç ödemekten hacze düşmesi ve borçlarını ödeyememesidir. Politik risklerde de transfer yasak ve kısıtlamalarının olması, alıcının ülkesinde meydana gelen savaş, ihtilal, iç isyan benzeri durumlarda mal bedellerinin ödenmemesi söz konusuysa sigorta kapsamındadır. Sigorta sürecinde de kredi mantığında olduğu gibi taleplerin ardında daha önce bahsettiğim süreç işliyor. İhracatçı Eximbank’tan bir sigorta poliçesi yaptırıyor. Daha sonra bu poliçede bize yıllık olarak yaptığı ihracatın tutarını söyledikten sonra istediği limiti bildiriyor. Bu kapsamda sevkiyatlar gerçekleşiyor. Olası bir ödeyememe durumunda Türk Eximbank mal bedellerinin tazminatına geçiyor. Garanti verdiğimiz işlemlerde alacak sigortası poliçesi yapılmışken, ihracatçı müşteri alacak hakkını Türk Eximbank’a temlik ediyor. Yurtdışındaki ithalatçıdan da temlik teyidi alıyoruz. Dolayısıyla faturada belirtilen tarihte ihracatçının başka bankadaki hesabına gitmiyor tutarlar, bankamızdan kredi kullandığı için kredinin kapanması amacıyla %85’lik kısmı kredi kapamasına gidiyor. %15’lik



Başaran Bayrak

kısmı da müracaatçı müşterinin dilediği bankaya gidiyor.”

Curaoğlu’nun konuşmasının ardından söz alan DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, üç sorusu olduğunu belirtip şunları söyledi: “Gemi tamir ve bakımında Eximbank’tan faydalanmak mümkün müdür? Bu proje kredilerinde gemi inşayla ilgili bir köprü finansman programınız var mı? Son olarak bu alıcı kredisi konusunda %85 kadarının finansmanını yaptığınızı söylediniz. Geri kalan %15 ne oluyor? Bu %15’i ne şekilde finanse ediyorsunuz?”

“GEMİ İNŞA, TAMİR VE ONARIM EXİMBANK’IN PROGRAMINDA”

Curaoğlu sorulara şöyle cevap verdi: “Gemi inşa, tamir ve onarım işlemleri bizim programlarımız içerisinde yer alır. Döviz kazandırıcı faaliyetleri içerdiği anda mal ihracatı konusunda finansman sağlanabilir. İkinci sorunuzda yurt dışına gemi ihracatında, yine Türk menşeiili bir malsa bunu ihracat kredi programlarından faydalandırabiliyoruz. Ticari faturası olduğundan yatırım ve makine programlarını da içine dahil edebiliyorsak, alacak sigortası kapsamında bir poliçe ile görüşebiliriz. Bunun dışında kredi programlarından yararlanmanız mümkün. Malın sevkiyatını yaptığınız anda vadeyi fonlamak için alacak sigortasından yararlanabilir, üretim aşamasında işletme sermayesi ihtiyacı için hazırlık kredisi ya da işletme sermayesi programlarından yararlanabilirsiniz. Son sorunuza



Yasin Baysal

gelince, %85’lik poliçeyi, politik ve ticari risklere karşı %90 sigortalıyoruz. %90 sigortaladığımız malın %85’ini diskonto ediyoruz. %85’inin diskonto faizini Merkez Bankası kaynaklarından alıyoruz. Mal bedeli geldiği zaman %85’lik kısmını kredi kapatmasında kullanıyoruz. %15’lik kısmını müşterimizin istediği bankaya veriyoruz. Garanti oranına baktığımız zaman %90 garanti vardır bütün poliçelerde. %90’ın %85’ini diskonto etmiş oluyoruz.”

OECD’NİN GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNE BAKIŞI

Sıradaki sunumu yapacak olan Eximbank Müdür Yardımcısı Yasin Baysal kürsüye gelip, “Biz yurtdışındaki alıcılarımızın finansman ihtiyacını karşılamaya çalışıyoruz. Genelde kredilerimiz orta ve uzun vadede oluyor. Gerekliğinde kısa vadede de destek sağlayabiliyoruz. Desteklerimiz kapsamında kredi borçlarımız; devletlerarası anlaşmalar ve kamu kuruluşu ya da bankalar kapsamında veriyoruz. Tarafımızdan incelenip muteber kabul edilen bankalardan limit belirleyerek kredi tahsil edebiliyorsunuz” diyerek sözlerine başladı.

Baysal OECD’nin gemi inşa sektörüne bakışına değinerek konuşmasını sürdürdü: “İki yıl ve daha uzun vadeli resmi destek sağlayan bütün OECD üyesi ihracat kuruluşlarının uymakla yükümlü olduğu kuralları belirleyen bir düzenleme var. Dünya Ticaret Örgütü’nün telafi edici önlemler alması aşamasında



Turhan Menteş

İlgili ülke borçlanırken kendi borçlanma maliyetini göz önünde bulundurmamak durumunda. Fakat OECD, ihracat kredilerine yönelik bir istisna yapıyor. Tüm OECD üyesi ihracat kredi kuruluşlarına destek verirken CIR üzerinden destek sağlayabiliyorlar. Böylelikle aslında OECD'ye üye ülkelerin fiyatlamada değil kalitede rekabet etmeleri amaçlanıyor. Diğer tarafından OECD'nin bir parçası olarak OECD gemi inşa sektörü anlayışı var. Bu anlayışın henüz bir parçası değil ama takipçisiyiz."

"Burada OECD düzenlemesinden farklı olarak %85-%15 kuralı yok" diyen Baysal sözlerine şöyle devam etti: "Fakat burada %20'lik bir avans ya da ön ödeme koşulu varken %80'lik kredilendirme koşulu bulunmaktadır. OECD'de genel geçer geri ödeme süresi olan 10 yıldan farklı olarak gemi inşa sektörü için 12 yıla kadar geri ödeme süresi tanınıyor. Diğer taraftan banka olarak OECD Gemi İnşaat Konseyi'ne de katılım sağlıyoruz. GİSBİR'den gelen temsilciler bu toplantıya katılım sağlıyor. Aslında bu konseyin amacı daha çok OECD üyesi olmayan Çin, Hindistan gibi rekabetin yüksek olduğu ülkelerin gemi inşa firmalarının bu sektöre OECD hizmet anlayışıyla çekmek... Fakat bu yapılabildiği bir şey değil. Eşit şartlarda rekabet edilemiyor. Buna yönelik çalışmalar devam ediyor."

"HERKES DİKKATLİ OLMAK ZORUNDA"

Hacettepe Üniversitesi'nden, Prof. Dr. Turhan Menteş Kişisel Verilerin

Korunması Kanunu hakkında üyeleri bilgilendirdi. Turhan, "Kişisel Verileri Koruma dediğimiz zaman "Kişisel veri nedir? sorusu karşımıza çıkıyor. Bu da bir kişinin kimliğini belirlemeye yarayan her türlü bilgiye biz kişisel bilgi diyoruz. Bazı kişisel veriler uluslararası tabanlıken; soyadı, yaşadığımız şehir gibi yerel kişisel veriler de mevcut. En çok kullanılan kişisel veri olarak TC kimlik numaralarımız karşımıza çıkıyor. Bu zamana kadar bu bilgileri herhangi bir yerde kullanmaktan çekinmezdik. Ama bundan sonra herkes daha dikkatli olmak zorunda" diyerek sözlerine başladı.

Turhan konuşmasına kanunun tarihi ile devam etti: "10 yıl gecikmeli çıkmış bir yasadır. Bütün kurum ve kuruluşlar bu kapsama alındı. İlk defa bütün sektörleri kapsayacak şekilde çıktı. Ama çıkarken hiçbir uzmanı olmadan çıktı bu yasa. Cezalar var, herkes cezai kısmıyla ilgileniyor. Aslında yasanın temel mantığı; bir kişinin kendi verisini görme, düzeltme, silme, değiştirme, paylaşımını engelleme hakkına sahip olmasıyla ilgili. Yasanın özü bu... Bu 11 sayfalık bir yasa. En önemlisi muafiyet yok. Hiçbir kurum ya da kuruluş bundan muaf değil."

Uygulanan cezaların çok yüksek rakamlarda olduğunu söyleyen Turhan, "Burada 48 meslek grubunuz var, bu meslek grupları içinde çok ciddi bir şekilde hem kişisel veriyi, hem de AB bilgisini işleyen kuruluşlar var. Bu kapsam sizin için çok ciddi. Bu yasayla ortaya çıkan bir durum var. İlk önce veri sahiplerini ilgilendiriyor. Bilgilerini tuttuğunuz kişilerle kurumsal menfaat arasında bir denge kurmak zorundasınız. Kişisel verileri sonuna kadar koruyacağınızı söyledikten sonra iş yapamaz duruma da gelebilirsiniz" diyerek konuşmasını sürdürdü.

"Bugüne kadar ne yapıldı?" diye soran Turhan, "Kurum ve kuruluşlar bu konuyu kendi içlerinde çözme eğilimi gösteriyorlar. İlk yaptıkları şey hukuk birimini sorumlu tutmak oldu. Bu kültürel değişim gerektiren bir süreç. Bankalar, Telekom şirketleri gibi daha büyük

yapılanmalar uluslararası danışmanlar görevlendirdiler. Bu bir mahremiyet politikası gerektiriyor. Kişisel veri, kesinlikle dışardan bilgilerin çalınması yoluyla yapılmıyor. En sık rastlanan durum kurum içi çalışanların bilgi sızdırması ya da kurum içi yöntemlerin bu gizliliğe müsait olmamasıdır" ifadelerini kullandı.

"BÜTÜNSEL BİR YAKLAŞIM GEREKLİ"

"Kurum içi mahremiyet konusunda personelin eğitilmesi gerekiyor" diyen Turhan, "Risk yönetimi de yapılması gerekiyor, kolay bir iş değil. Türkiye'de bu hep hukuki bir uyum olarak görüldü. Hâlbuki kişisel verilerin korunmasıyla ilgili bütünsel bir yaklaşım gösterilmesi gerekiyor. Bugüne kadar yapılan hukuki uyum çalışması sadece sözleşmelerin gözden geçirilmesiyle ilgili. Bu yüzden kültürel değişim gerçekleşmiyor. Bilgi güvenliği altyapısı kurulmalı. Deniz ticareti ile ilgili en çok yapılan veri çalma işlemleri müşteri bilgilerinin ve gemi planlarının çalınması olarak karşımıza çıkıyor. Rotaların çalındığını da görüyoruz. Peki, ne yapılmalı? Öncelikle GDPR süreçlerinin değerlendirilmesi gerekiyor. Toplanan kişisel verilerin ne olduğunun, kimlerle paylaşıldığının, nerede saklandığının, ne süredir saklandığının, ne zaman imha edileceğinin değerlendirilmesi gerekiyor" dedi.

"EYLÜL AYINA KADAR VERBİS BAŞVURUSUNU YAPIN"

Turhan konuşmasına şöyle devam etti: "AB vatandaşlarıyla ilgili veriler çok hassas, bunlarla ilgili gerekli düzenlemeler yapılmazsa, yaptırımlar ağırlaştırıyor. Bu arada eylül ayının sonuna kadar VERBİS başvurunuzu yapmış olmanız gerekiyor. Hangi veriyi neden sakladığınızı bildirmeniz gerek. Kişisel Veri Kurumu sistemi açtı. Bu danışmanlıklarla tanımlanmış birinci aşama sonunda olay raporlara bağlanmış bir hale geliyor. İş emri olmuş oluyor. Bundan sonrası teknik kısım. Elektronik ortamda tuttuğunuz bütün kişisel verilerle ilgili önemler almak zorundasınız. Bu kolay bir iş değil. Lüzensuz veriyi tutmamalısınız, gizlilik bildirimlerini yapmak zorundasınız.



Adem Kocadağ



Şükrü Fazıl Uzun



Murat Kul

Veri sahibinin haklarını ifade etmek zorundasınız. Açık rıza metni koymak zorundasınız. Talep yönetim sistemi de olmalı bu yüzden. İhlal takibi yöntemi olmalı. Daha sonra üçüncü taraflarla sözleşmelerinizin yenilenmesi gerekiyor. Veri sahibi, veri sorumlusu ve veri işleyen tarafların hepsi bu sürece dahil olur. Saklama sürelerinin hepsi kanunlarca belirlenmiştir. Veri keşfi yapmak önemli... Bu işi yapacak kişilere erişim hakkı veriyorsunuz. Onlar sizin verilerinizde keşif yapıp verilerinizi sınırlandırıyorlar. Etiketleyip, yönetilebilir vaziyete getiriyorlar.” Turhan’ın sunumunun ardından DTO Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ söz alarak şunları söyledi: “Çok geniş kapsamlı bir envanter projesine başladık. Bu bağlamda DTO olarak 10.000’e yakın üyemiz var. Onlardan hem yüz yüze, hem de anket çalışmasıyla birtakım bilgiler istiyoruz. Bu kadar sakıncası varsa biz bu konuda ne yapabiliriz? Bize ne önerirsiniz?” Turhan, Kocadağ’a şu sözlerle cevap verdi: “Kişisel verilerle kurumsal menfaat arasındaki dengeyi kurabilmek çok önemli. Anketin içeriğini bilmediğimden buna cevap veremem. Ancak burada yasal olarak toplanma zorunluluğu olan verilerle kişisel menfaat için toplanan veriler arasında büyük farklar var. Açık rıza almanız gerekmektedir. Açık rıza mektubu gönderebilirsiniz.”

“CEZALAR ÇOK YÜKSEK, YATIRIM MALİYETLİ”

DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak ise konu üzerine söz alıp şunları

söyledi: “Bu altyapı için yapılacak çalışmalar ciddi bir maliyet. Firmamız için fiyatlar alıyoruz, ciddi maliyetlerle karşı karşıyayız. ‘Bu karara ne gerek vardı?’ diye düşünüyorum. AB’ye mi giriyoruz? Şartlar çok, yükümlülük çok. Son derece zor şartlarda hayatlarını idame ettiren küçük şirketler, KOBİ’ler de mevcut. Çok göreceli bu uygulama. Birçok firmanın bu gereklilikleri yerine getiremeyeceğinden de eminim. Cezalar inanılmaz yüksek. Bunun gerekçesini ben anlamadım. Neden bu kadar acele edildi?”

Yasin Turhan ise, “Yasanın çıkışından bahsetmiştim. Bir örnek üzerinden gidelim. ABD Facebook’a 5 milyar dolar ceza kesti. Neden? Kişisel verilerin kullanılmasıyla birlikte seçim sisteminin manipüle edilmesi... İnsan bilgilerinin profillenmesi sonucunda kişilerin eğilimlerinin saptanarak, bunların farklı amaçlar için kullanılması sonucunda büyük davalar açıldı. Bugün önlem alınmazsa bütün ülkelerin karşılaşacağı bir sıkıntı bu... Kişisel veri deyince sadece ad soyad düşünmeyin. Biyometrik veriler çok daha fazla önem kazanmaya başladı. Genetik bilgiler de öyle. Tek bir geni etkileyen saldırılar artık yapılabiliyor. Ben bu yasanın dünyanın geleceği için oldukça elzem olduğunu düşünüyorum. Kurumları ilgilendiren kısmı sizin de söylediğiniz gibi ağır. Buna katılıyorum. Yaptırımlar ağır. Sizin gibi kuruluşlar için bunlar ağır. Ama çözümler yeni. Çözümler yeni olduğu için bu kadar pahalı. Kişisel Verileri Koruma Kurumu da kendi altyapısını henüz yeni oluşturdu. Şikâyete

bağlı çalışıyor, denetim esaslı çalışmıyor henüz” sözleriyle soruyu yanıtladı.

Turhan’ın sunumunun ardından Yönetim Kurulu’nun temmuz ayı faaliyetleriyle ilgili video sunum izletildi. Video sunumunun ardından, şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin görüş ve önerilerine geçildi.

DTO Meclis Üyesi Şükrü Fazıl Uzun da söz alarak Gine’ye yaptığı ziyaretten bahsetti. Fazıl Bey Gine’de Türk girişimciler için fırsatlara değinip şunları söyledi: “Ben oraya bakım onarım tersanesi ihtiyaçları üzerine görüşmek için gittim. Özellikle iki yıl kadar önce cumhurbaşkanımızın orayı ziyaretinden sonra Türkiye’ye karşı çok büyük bir teveccüh ve talep var. İğneden ipliğe her şeyin Türkiye’den gelmesini istiyorlar. Ancak 90’lı senelerde kapıların açılmasıyla birçok Türk girişimcisi adı altında Türki Cumhuriyetlerde ismimizi lekelemiş insanlar gibi bu bölgede de bizi çok sevmelerine rağmen bazı şikâyetler var. Örneğin balıkçılık konusunda... Oraya giden arkadaşların iyi niyetlerini suiistimal ettiklerini işittim. Bunu dışında bazı Türk inşa şirketleriyle de olumsuz deneyimler tecrübe etmişler. ‘Odamız olarak ne yapabiliriz?’ diye düşünmeliyiz. Balıkçılık Bakanlıkları var, yetkilisiyle görüşme fırsatım da oldu. Çok fakir bir ülke, fakat çok zengin kaynakları var, oksit madeni gibi. Çok zengin demir cevheri yatakları mevcut... Çok muazzam deniz ve inşaat işleri var. Bu arada Türkiye’den konteynerlerle çok mal ithal ettiklerini



Ümit Sandıkçı

söylediler. Yalnız konteynerlerin Gine'ye teslim sürelerinin çok uzun olduğundan şikâyet edip, bu konuda direkt hat açılıp açılmayacağını sordular.”

Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul söz alarak meclisi bilgilendirdi. Kul Gine'ye Kul, “Moritanya'ya ilk gidildiğinde de sıkıntı yoktu. 35-40 tekneyle iyi bir şekilde çalışmıştık. Muazzam bir ticaret yapıldı. Bundan önceki hükümet Türkiye'ye yakın değildi. Çin baskısıyla bizi istememeye başladılar, çeşitli bahaneler öne sürdüler. Pazarda sıkıntı yaşamaya başlayınca teknelerin bazıları döndü. Şu an 13 teknemiz var orada” dedi. “Umman'da da bir sıkıntı var” diyen Kul, “Sigortayla ilgili bir sıkıntı mevcut. Herhalde yasaklı bölge ilan edilmiş. Teknemiz şu an bekliyor. Bizim açımızdan iyi olacak gitmesi. Türkiye'de alan kısıtlı. Var olan tekneler denizlerimize fazla geliyor. Ne kadar önüne geçebiliriz? Devlet bize bu tekneleri yaptırdı. Hala da yaptırıyor. Bir yerde dur demeliyiz. Onu da beceremiyoruz” sözlerini kullandı.

Murat Kul'dan sonra söz alan Ümit Sandıkçı, Uzakdoğu tersanelerinde yaşanan sıkıntılara değindi. Sandıkçı, Kore'de birleşen Hyundai ve Daewoo tersanelerinin gemi fiyatlarında yüzde 5 artışa sebep olacağını belirtti. Ümit Sandıkçı, ayrıca aldığı kararla Endonezya'nın kendi iç sularında yüzde 3,5 sülfür kullanımına müsaade edeceğini belirtti.

DTO Meclis Üyesi Mustafa Yılmaz



Mustafa Yılmaz

ise çevre cezaları ile ilgili söz alarak şunları söyledi: “Son zamanlarda orantısız uygulama sıkıntı yaratmaya başladı. Biliyorsunuz birçok yabancı armatör orantısız şekilde kesilen cezalar yüzünden Türkiye'den yakıt almak istemiyordu. Aldığımız son duyumlara göre de birkaç armatör arkadaşımız Türkiye'den yakıt almamaya karar vermiş. Bunu da operasyondaki arkadaşlara bildirmiş vaziyetler. Bu konunun tekrar ele alınmasını, değerlendirilmesini öneriyorum. Yakın bir zamanda yakıt verecek müşterimiz kalmayabilir.”

“DENİZ İŞ KANUNU'NDAKİ SIKINTILAR KÜLLİYE'YE İLETİLDİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yoğun bir tempoyla geçen ayın faaliyetlerine değindiği konuşmasına Deniz İş Kanunu ile başladı. Kiran, “Deniz İş Kanunu ile ilgili yapmış olduğumuz çalıştay önemli bir çalıştaydı. Yüksek yargı çok ciddi bir ilgi ve katılım gösterdi” dedi ve devam etti: “O katılımda bire bir, özellikle 854 sayılı iş kanununda yaşadığımız sıkıntıları, bunun sonucunda sektörümüzün karşılaştığı ciddi tazminat talepleri ve maddi kayıpları dile getirme fırsatımız oldu. Ben o günden beri yüksek yargının bu konuya çok ehemmiyet verdiği hissiyatındayım. Çünkü şu anda özellikle işverenler için deniz taşımacılığı olsun, tersaneciler olsun, yaşanan en büyük sıkıntı bu noktada başlıyor. Bunu net olarak iletmeye çalıştık. Bu konuyla ilgili Türk Armatörler Birliği olarak Cumhurbaşkanımızla yaptığımız bir görüşme vardı. Sayı kısıtlaması

olduğu için dar bir kadroyla gittik. Orada da Cumhurbaşkanımıza bu konuda karşılaştığımız sorunları anlattık. Özellikle deniz taşımacılığı konusunda çözüme yönelik bir hazırlık yapmak istediğimizi ve bu hazırlığın neticesinde de şu anda hızla küçülmekte olan Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filomuzun erimesinin önüne geçmeyi planladığımızı aktardık. Kendisinden destek talebinde bulunduk.

Akabinde Deniz Taşımacılığı Çalışma Grubu adlı bir komisyon kurduk. Bu komisyon süratle bir hafta içinde üç dört toplantı yaparak bu konudaki sıkıntıları topladı ve hükümetimizden ne talep edebileceğimizi bir taslak haline getirmek üzere. Bu taslağı ilk fırsatta meclis açılır açılmaz gündeme getireceğiz.”

Tamer Kiran Sahil Güvenlik Komutanlığı'na yapılan ziyaret ile devam etti ve şunları söyledi: “Bu ziyarette özellikle İstanbul trafiğinde yaşanan sıkıntılar ile ilgili karşılıklı görüş alışverişinde bulunduk. Sahil Güvenlik ekibinin iyi niyetli yaklaşımlarını memnuniyetle karşıladık. Gerçekten bundan sonra yapılması ya da yapılmaması gerekenlerle ilgili yol haritası çizmeye başladık. Şu an yaz mevsimi olduğundan yerel trafikte turistlere yönelik bir faaliyet var. Bununla birlikte faaliyetin olduğu yerde sorunlar da gündeme geliyor. Cezalar var, sorunlar var. Zaten kendi aralarında ciddi bir rekabet varken, bu şekilde cezalarla karşılaşmak son derece tatsız. Dün meslek komitesi toplantısı vardı. Komitede bunların uygulanması konusunda duyuruların yapılmasını istedik. Takipçisi olacağız. Bu ceza konusunu umarım artık sona erdireceğiz.”

DTO Kocaeli Şubesi'nin yeni hizmet binasının açılışına da değinen Tamer Kiran, “Ben cumhurbaşkanımızla görüşmede olduğum için katılmadım” dedi. Kiran “TOBB Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıklıoğlu ve önceki Sanayi Bakanımız Fikret Işık açılışa katıldılar. Kocaeli Şubemiz hak ettiği güzellikte bir hizmet binasına kavuşmuş oldu” şeklinde konuştu.



Tamer Kiran

“Bu ay içerisinde ABD Büyükelçiliği’nden iki ziyaretçimiz vardı” diyen Kiran, Amerika’nın İran’a uyguladığı ambargonun denizcilik sektörüne etkilerine değinerek sözlerine şöyle devam etti: “Ziyaret amaçları bir önceki toplantılarımızda yaptığımız konuşmaların devamı niteliğindedir. Hem ABD’nin tutumunu bizlere aktarmak, hem de sektörümüzdeki yansımalarını öğrenmek maksatlı bir toplantıydı. Ben buradan bütün üyelerimize şunu açık ve net bir şekilde söyleyebilirim ki, İran yaptırımları ve Venezuela mevzusunun takipçisi olacaklarını ve bu bağlamda yaptırımlardan bu yolda taviz vermeden devam edeceklerini açıkladılar. Ben de bunu sizlere iletmekle yükümlüyüm. Bu konuda ABD İran’la hiçbir şart altında çalışma yapılmasını istemiyor. Bunu üyelerimizle paylaşmamızı talep ettiler” sözleriyle ABD’nin İran konusundaki kararlılığına değindi.

“TURİZME TEŞVİK KANUNU YÜKLERİN ÜZERİNE YÜK EKLEDİ”

Tamer Kiran, Turizm Teşvik Kanunu’na da değindiği konuşmasını şöyle sürdürdü: “Geçtiğimiz ay sürpriz bir gelişme oldu. Maalesef olumsuz bir gelişme. Çok hızlı bir şekilde Turizm Teşvik Kanunu adıyla bir yasa yürürlüğe girdi. Tasarı meclise sunulduktan bir hafta sonra yürürlüğe

girdi. Deniz turizmiyle uğraşan sektör mensuplarımızın zaten var olan yüklerinin üzerine yeni bir yük daha eklendi. Bu bağlamda bizim son saniyede müdahil olmamızın neticesinde yük biraz azaldı. Özellikle marinacı üyelerimizin üzerindeki yük taşınabilir bir yük değil. Şartlar çok ağır. İşin kötüsü bu yaptırımlar kanunla geldiği için ancak ve ancak kanun değişikliği yoluyla kalkabilir. Kısa vadede geri adım atılabilecek gibi durmuyor. Bu yüzden çok üzgünüz. Çok canımız sıkın. Zaten batmış olan bir sektörün üzerine bir daha cirosundan kesinti yapmak çok olumsuz bir gelişme. Bu kardan %10 demektir. Kurumlar vergisi %22 alırken, yeni düzenlemeyle bu oran %32 oldu. Ciroyla birlikte bunu ödemek zorundalar. Bununla ilgili her platformda bu konuyu gündemimiz haline getirmeyi sürdüreceğiz. Bir koyundan bir post alınır derler. Bu marinacı arkadaşlarımızdan alınan dördüncü post. Deniz kirası, kara kirası, dükkan kiralari derken bu hakikaten taşınmaz bir yük haline geldi.”

KAÇAK YABANCI ÇALIŞTIRAN YANACAK

19 Temmuz’da İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ile yapılan toplantıya da değinen Kiran, “İstanbul’daki odalar olarak bu toplantıya davet edildik. İstanbul’daki dört oda ve bunun haricinde Esnaf ve Sanatkarlar

Odası, Mali Müşavirler Odası gibi birkaç oda bu toplantıya davet edildi” dedikten sonra Valilik tarafından iletilen mesajı aktardı: “Bildiğiniz gibi ülkemizde çok uzun bir zamandır yabancı işçi veya ikamet izni olan yabancılar, kaçak giren yabancılar ve düzensiz göç kapsamında ülkemizde misafir ettiğimiz yabancılar var. Bunlarla ilgili bir bilgi paylaşımında bulundu Valimiz. İstanbul’da şu an 520.000 ikamet iznli yabancı bulunuyor. Buna ilaveten geçici koruma kapsamında misafir edilen 547.000 kişi olduğunu söyledi. Toplamda 1.067.000 kayıtlı yabancı olduğunu belirtti. Bunların haricinde sayısı bilinmeyen ama 100.000 civarında olduğu tahmin edilen kayıtsız yabancılar olduğu belirtildi. Bunlarla ilgili olarak ülke genelinde birtakım kararlar alındığını ve bu kararların tüm ülkede aynı anda uygulanmaya başlandığını, bu uygulama neticesinde vatandaşlarımızın mağdur olmaması için bir aylık bir geçiş süreci verildiğini söyledi. Bir aylık geçiş süreci dolduğu zaman 26 Ağustos sabahından itibaren çok ciddi bir şekilde sokak sokak, pasaj pasaj denetimlere başlanacağını ve bu denetimlerdeki hedefin sigortasız çalışanlara yönelik olacağını ama önceliğin yabancı sigortasız çalışanlara yönelik olacağı belirtildi. Ancak bu süreçte yerli bir sigortasız çalışanın tespiti halinde de yaptırımların uygulanacağını ve bu uygulamaların oldukça ağır olduğunun altı çizildi. Dolayısıyla bütün iş kesiminin bu konuda bir aylık süreçte kendisini toparlaması gerektiğini oda başkanlarına iletti. Bununla ilgili üyelerimize bildirimler yapmamız istendi” sözleriyle kaçak yabancı işçi çalıştıranlara uygulanacak yaptırımlara değinerek, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya’nın bu konu üzerine eylül ayında meclisi ziyaret edebileceğini belirtti.

“ALDIĞIMIZ BAYRAĞI DAHA İLERİYE TAŞIYACAĞIZ”

Geçtiğimiz ay Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanlığı’na seçilen Tamer Kiran denizcilik eğitimindeki gelişmelere de değindi. “17 Temmuz tarihinde Piri Reis Üniversitesi’nde mütevelli heyet toplantısı yaptık” diyen Kiran şunları söyledi: “O mütevelli heyet



toplantısında görev süreleri dolan beş mütevellî üyemiz 22 Temmuz itibariyle göreve devam etmeyeceklerini, görev süresi devam etmekte olan 3 mütevellî üyeyle devam edeceğimizi belirttiler. İstifa etmelerinin uygun olacağını düşündüklerini söylediler. Sayın Metin Kalkavan'ın başkanlığında yaptığımız bu son toplantıda heyet teveccüh göstererek beni önümüzdeki 4 yıl boyunca Piri Reis Üniversitesi Mütevellî Heyet Başkanlığı'na seçti. Bununla ilgili yeni üyeler tespit ettik. 8 arkadaşımızı mütevellî heyetine atanmak üzere YÖK'e bildirdik. Herhangi bir sıkıntı çıkmayacaktır. 1 Eylül itibariyle yeni eğitim dönemi de başlarken, biz de göreve başlayacağız. Yeni atadığımız TÜDEV üyelerimiz Sayın Recep Düzgüt, Sayın Ahmet Can Bozkurt, Sayın Kerim Kalafatoğlu, Sayın Doktor Özkan Poyraz, Sayın Cihan Ergenç, Sayın Yunus Can, Sayın Ümit Sandıkçı ve Sayın Ali Gürün olarak tespit ettik. Ben hepsine hem hoş geldiniz diyor, hem de hayırlı olmasını diliyorum. Sonuçlar açıklandı dün. Kontenjanımıza karşılık %83 civarında bir yerleşme olacak gibi görünüyor. Aldığımız bayrağı umarım daha ilerilere taşıyarak görevimizi yapmayı diliyoruz.”

Bir önceki meclis toplantısında yetkisi verilen DTO İzmir Şubesi hizmet binasının satışı ile ilgili de konuşan Tamer Kiran, “Gerekli çalışmaları yaptıktan sonra 2.2 milyon değerinde bir bedelle o iki

dairemiz için anlaştık. İnşaat bitene kadar da mevcut konumumuzda aylık 10.000 liraya kalmaya devam edeceğiz. İşlemleri önümüzdeki hafta yapacağız” dedi. “Çevre cezaları kanayan bir yaramız” diyen Kiran bu uygulanan orantsız cezalara da tepki gösterdi. Kiran, “Uygulamalar gemi tamir bakım sanayimizi ciğerinden hançerlemeye devam ediyor” diyerek şunları söyledi: “Çok yakın bir örnek; ülkemizde aldığı hizmet karşılığı 550.000 dolar fatura kesilen bir gemiye, boyutu ve benzeri sebeplerden ötürü 450.000 dolar çevre cezası kesildi. O armatör de Türkiye'ye bir daha gemi tamiri sebebiyle uğramamak üzere ülkemizden ayrıldı. Çevresel bütün faciaların sebebini gemilere bağlamak sağlıksız bir düşünce... Fethiye'de bugün ciddi çevre sorunları var. Bunun sebebi gemiler midir, yoksa belediyenin yıllardır Fethiye Körfezi'ne akıttığı atık suları mıdır? Bir tarafta atık tesisleri yapılmamışken, bu cezalar manidar. Fethiye'nin nüfusu 170.000'ken bugün Fethiye'de 1.500.000 insan var. Dolayısıyla kirlenme artarak devam ediyor. Bizim ülkemizin en büyük sıkıntılarında bir tanesi “miş gibi” yapmaktır. İcraatta büyük resme pek bakmayız. Çevre kirlenmesin, kirlenme cezasını ödesin diyerek işin şirazesini kaçmıştır. Bugün Marmara Denizi'nde oluşan bir kirlilikten alınan numune Maldivler'deki su kadar temiz çıkmaktadır. Bundan 40 sene öncesinin

Marmara Denizi değerleriyle şu anda alınan numune karşılaştırılmaktadır. Dolayısıyla bu gerçekler doğrultusunda hareket edip, çıkarımlar yapmamız gerekmektedir. Maalesef alternatifler sunmamıza rağmen kirlenme kirlenmeye kadar ödesin mantığı süregelmiştir” diyerek tutarsız uygulamalara dikkat çekti

Kiran denizcilerin en önemli sorunlarından olan çevre cezaları ile konuşmasına devam etti. Kiran, “Teknolojimiz yok” diyor. Nasıl teknolojimiz yok? İBB dördüncü uçağını almış, hava kontrolleri yapmak için. Dronelar alınıyor. Bugün dünya Mars'a insan gönderirken, biz burada kirliliği önleyecek teknolojinin olmadığını söylüyoruz. Maalesef buradan gelen güzel bir para olduğu için ‘Bu parayı biz buradan alalım şeklinde’ bir düşünce biçimi mevcut. O parayı oraya getiren, çalışan bir sürü insan var. Bu kadar emek var. Bu sektörü ayakta tutmaya çalışan bir nesil var. Bunu bir şekilde artık çağa uygun bir biçimde formüle etmek gerek. Bu konuda sitemim büyük. Ama çalışacağız. Kanımızın son damlasına kadar uğraşacağız” sözleriyle sitemini dile getirdi.

Kiran konuşmasının son bölümünde şunları söyledi: “Odamızın kuruluş günü hepimize hayırlı olsun. Bu ülkeye yapılmış çok büyük bir hizmettir. İstanbul Ticaret Odası içinde bir meslek komitesi iken, bu hale gelmek büyük bir adımdır. Gördüğümüz itibar insanı mutlu ediyor. Bu sektörün bir parçası olmaktan mutlu oluyorum. Bu sektörün gücünü daha iyi anlıyorum. Bu işte emeği geçen herkesten Allah razı olsun. Ağustos ayı bu anlamda önemli tarihlerin olduğu bir ay. Kurban Bayramı'nızı da kutlarım. İnşallah kazasız belasız, sağlık, sıhhat ve huzur içinde, güzel bir bayram geçirirsiniz. Son olarak 26 Ağustos 1922'de başlayıp 30 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz ile tamamlanan, bu ülkenin kuruluşunda önemli bir tarih olan 30 Ağustos Zafer Bayramı'mızı kutluyorum. Doya doya yaşamanızı diliyorum. Bu vesileyle sözümü burada bitirmek istiyorum. Teşekkür ederim.”

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ağustos Ayı faaliyetleri arasında aşağıdaki toplantılar ve ziyaretler gerçekleşti.

LİMAN İÇİ VE LİMAN DIŞI HATLI TARİFELİ SEFER YAPAN YOLCU GEMİSİ TAŞIMACILIĞI KOMİTE TOPLANTISI

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı toplantı 6 Ağustos 2019'da DTO Genel Merkez'de yapıldı. Toplantıda Sina Şen, Tamer Kıran başkanlığındaki DTO yönetiminin sorunların çözümü için özverili şekilde çalıştıklarına dikkat çekti.

DENİZ TAŞIMACILIĞI ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI YAPILDI

Deniz Taşımacılığı Çalışma Gurubu toplantısı İMEAK DTO Genel Merkezi'nde geniş bir katılımı yapıldı. Toplantıda gündemdeki önemli konular masaya yatırıldı.

ANTALYA ŞUBESİ'NDEN ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı İstanbul'da bulunan genel merkezde ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı (DTO) Tamer Kıran'a Antalya'da yapılan çalışmalar hakkında bilgi veren DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, "DTO Antalya Şubesi olarak bölgemizde ciddi çalışmalara imza attık" dedi.

LİMANLARA GİRİŞTE TEK KART UYGULAMASI ÇALIŞMASI

11. Kalkınma Planı'nın hedeflerinden biri olan ve uzun süredir birçok

denizcilik firmasının başını ağrıtan limanlara girişte tek kart uygulanması konusu Deniz Ticaret Odası yönetimi ve idari temsilcilerle birlikte Fındıklı'daki DTO Genel Merkezi'nde ele alındı. Limanları uluslararası standarda kavuşturmak için DTO Yönetimi ile bir araya gelen devletin ilgili makamlarındaki temsilciler yoğun bir gündemle DTO'da ağırlandı. Toplantı heyetine İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu başkanlık etti.

29, 32 36 NO'LU KOMİTELER ORTAK TOPLANTI YAPTILAR

29, 32 ve 36 No'lu komiteler DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığında ortak bir toplantı yaptılar. Sorunların ve çözüm önerilerinin konuşulduğu toplantıda öncelikler belirlendi.

DENİZ TURİZM ÇALIŞMA GURUBU TOPLANTISI YAPILDI

Deniz Turizm Çalışma Gurubu toplantısı geniş bir katılımı yapıldı. Toplantıda turizm sezonu değerlendirilerek karşılaşılan sıkıntılar ve bunların çözümleri için yapılması gerekenler tartışıldı.

DTO'NUN KURULUŞUNUN 37. YILI KUTLANDI

DTO'nun kuruluşunun 37. Yılı nedeniyle Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran

tarafından bir mesaj yayımlandı. Tamer Kıran; "Denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, üyelerinin haklarının, meslek ahlakının, disiplinin ve dayanışmanın korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunulması adına ben ve ekibim hiç durmadan ve tıpkı 37 yıl önce büyüklerimizin kurarken duyduğu heyecanla çalışmalarımıza devam ediyoruz" mesajı verdi.

DENİZ TRAFİĞİ UYGULAMASINDAKİ SORUNLAR GÖRÜŞÜLDÜ

Deniz Trafik uygulamasındaki sorunlar İMEAK DTO Meclis Toplantı salonunda yapılan toplantı ile masaya yatırıldı. İstanbul Vali Yardımcısı ve İstanbul Liman Başkanının da katıldığı toplantıda sorunlar tartışıldı ve karşılıklı fikir alışverişinde bulunuldu.

KOMUTANLAR TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ

Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Albay Tayfun Paşaoğlu ile Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge İstanbul Gurup Komutanı Binbaşı Tamer Ampul İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı makamında ziyaret etti.

DTO KURULUŞUNUN 37. YILINI KUTLUYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Ticaret Bakanlığı'nın onayı ile 26 Ağustos 1982 tarihinde kuruldu. Başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulan Deniz Ticaret Odası, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile yoluna devam ediyor.



İstanbul Ticaret Odası'nda sadece bir meslek komitesi iken, bundan tam 37 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini aldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası şu anda Türkiye genelinde 9 şube 15 temsilcilik ve 48 meslek komitesi ile faaliyet göstermektedir.

TAMER KIRAN'DAN KUTLAMA MESAJI

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunun 37. yılı vesilesi ile DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran bir mesaj yayınladı. Tamer Kiran'ın mesajı şöyle:



“İstanbul Ticaret Odası'nda bir Meslek Komitesi iken, bundan tam 37 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odamız, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak Türkiye genelinde 9 şube 15 temsilcilik ve 48 meslek komitesi ile faaliyet göstermekteyiz.

Merhum Ziya Kalkavan'ın 'Deniz Ticareti, camiamızda bilgili, çağdaş çalışma ile mümkündür' ülküsü ile yola çıkan zamanın ileri görüşlü büyüklerimiz, bizler için bugünkü müreffeh ortamın temellerini atmışlardır.

Deniz ticaretinin tabiatında yatan evrensellik ve ihtiyaçların gerektirmesi üzerine Odamız faaliyet alanı, Marmara

Denizi'ne kıyısı olan illerimizi ve daha sonra da Ege ve Akdeniz'i ve nihayet Mayıs 1989'da Karadeniz'e kıyısı olan illerimizi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu süreçte Odamız; Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'deki çeşitli liman kentlerinde Şubeler ve Temsilcilikler açarak, “İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası” adını almıştır.

Denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, üyelerinin haklarının, meslek ahlakının, disiplinin ve dayanışmanın korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunulması adına ben ve ekibim hiç durmadan ve tıpkı 37 yıl önce büyüklerimizin kurarken duyduğu heyecanla çalışmalarımıza devam ediyoruz.”



Happy

Berth Days

D-Marin marinalarının herhangi biriyle yıllık anlaşması olan misafirler, diğer D-Marin marinalarının her birinde 7 güne kadar ücretsiz bağlama yapabilecekler.*

10 marinada
toplam 70 gün
ücretsiz bağlama!

* Bu kampanya; 1 Mayıs 2019 tarihinde; geçerli yıllık bağlama sözleşmesi bulunan ve/veya 1 Mayıs - 31 Aralık 2019 tarihleri arasında yıllık bağlama sözleşmesi yapan misafirlerimiz için uygulanacaktır. Ücretsiz bağlama hakkının yıllık bağlama sözleşmesinin süresi içinde kullanılması gerekmektedir. Bu kampanyaya sadece bağlama ücretini kapsamaktadır. Bu kampanyadan yararlanmak isteyen misafirlerin yıllık bağlama ücreti marinanın tüm ücretlerini peşin olarak ödemiş olması gerekmektedir. Ücretsiz bağlama hakkı, ilgili marinadaki müsaitlik durumuna bağlıdır. Misafirler, ziyaret edeceği marinaya en az 7 gün önce taleplerini yazılı olarak bildirmeli ve ziyaret ettiği marinanın fiyat listesi ve kurallarını yazılı olarak kabul etmelidir. 7 gün ücretsiz bağlama hakkı dolduktan sonra teknesini daha uzun süre bağlamak isteyen misafirlere D-Marin World programı kapsamında 4 aya kadar %40 indirim uygulanacaktır. Şartlar ve koşullar ile ilgili detaylı bilgi için lütfen marina ön büroları ile iletişime geçiniz.

D Marin
GLOBAL MARINA NETWORK

ENVANTER İÇİN DESTEK ZAMANI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran denizcilik sektörünün önünü daha rahat görmesi ve gerçekçi sayısal verileri ortaya koymak amacıyla Adem Kocadağ ve Ruhi Kaykaylıoğlu liderliğinde başlatılan “Denizcilik Sektörü Envanteri Çalışması” için sektörün desteğini isteyerek, üyelere yapılan anketlere katılmalarını rica etti.

DTO Başkanı Tamer Kıran, denizcilik sektörünün daha gerçekçi bilgi ve verilere dayanması, sektördeki istihdam sayısı, cirosu, ihracat rakamları ve ülke ekonomisine katkılarının sektöre yönelik mevzuat çalışmalarının belirlenmesi için yapılan “Denizcilik Sektörü Envanteri Çalışmasının” sonuca ulaşması noktasında sektör paydaşlarının desteğini istedi.

Kıran, envanterin en doğru şekilde oluşturulması ile denizcilik sektörü olarak dünya liginde daha yukarılara çıkılabileceklerini belirtti.

Tamer Kıran “Denizcilik Sektörü Envanteri Çalışması” hakkında bir açıklama yayınlarken bu konu hakkında sektörün desteğini istedi.

Tamer Kıran mesajında şu ifadeleri kullandı: “Cumhuriyetimizin 100. yılını 2023’de kutlamaya hazırlanırken, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin bizlere sunduğu imkanlardan daha çok yararlanmak, ‘Denizci Millet, Denizci Ülke’ vizyonu ile sektörümüzü daha üst liglere taşımak arzusundayız.

Denizciliğin tüm alt sektörlerinde başlangıç noktamızı ve sektörün mevcut durumunu tespit ederek, Türk denizciliğini küresel ölçekte öne çıkarmak amacıyla yol haritamızı belirlemek istiyoruz.

Bu bağlamda, Deniz Ticaret Odası olarak, kamu ve devletle yapılan temas ve görüşmelerde her zaman eksikliği görülen denizcilik sektörümüzün temel verileri ve büyüklüğü hakkında bir envantere ihtiyaç duyulduğundan,



Odamız Meclisi’nde görüşülen ve Yönetim Kurulumuzca karar verilen Denizcilik Sektörü Envanteri Çalışması’nı 2019 yılında başlatmış bulunmaktayız.

Denizcilik sektörümüzün bir envanterini çıkarmak, daha gerçekçi bilgi ve verilere dayandırmak, istihdam sayımızı, ciromuzu, ihracatımızı, yıllık döviz getirimizi ve şirket büyüklüklerimizi içeren bir çalışmayla sektöre yönelik mevzuat çalışmalarının, düzenlemelerin ve kamudan beklenecek desteklerin sağlıklı bir alt yapısını oluşturmayı

hedeflemekteyiz. Bu nedenle, Odamızca Sayın Prof. Dr. C. Ruhi Kaykaylıoğlu’nun İnovasyon Grubu ile yürütmekte olduğumuz Denizcilik Sektörü Envanteri Çalışması Projemiz ile ilgili olarak, anketleri cevaplayarak projeye katılım sağlamanız büyük önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, anket çalışmalarına katılıp bilgi vermek suretiyle Denizcilik Sektörümüzün Envanteri Çalışmasına sahip çıkmanızı bekliyor, sektörümüz adına destek ve yardımlarınızı esirgemeyeceğinizi ümit ediyorum.”

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

TEK KART'TA FİKİR BİRLİĞİ

Cumhurbaşkanlığı Hükümet sisteminin ilk kalkınma planı olan, 2019-2023 dönemini kapsayan 11. Kalkınma Planı'nda gümrük hizmetlerinin uluslararası standartlara ulaştırılabilmesi için çok sayıda hedef belirlendi.



11. Kalkınma Planı'nın hedeflerinden biri olan ve uzun süredir birçok denizcilik firmasının başını ağrıtan limanlara girişte tek kart uygulanması konusu Deniz Ticaret Odası yönetimi ve idari temsilcilerle birlikte Fındıklı'daki DTO Genel Merkezi'nde ele alındı.

Limanları uluslararası standarda kavuşturmak için DTO Yönetimi ile bir araya gelen devletin ilgili makamlarındaki temsilciler yoğun bir gündemle DTO'da ağırlandı. Toplantı heyetine İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu başkanlık etti. Acentelerden, limanlara kadar birçok denizcilik paydaşını yakından ilgilendirecek uygulama için fikir alışverişisi yapıldı. Toplantı sonrası tek kart uygulamasını değerlendiren Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, "Hem acenteler, hem denizcilik sektöründe iş ve işlemleri yürüten kişiler için özellikle çok verimli bir toplantı oldu. Devletimizin çeşitli kurumlarından yetkili arkadaşlar bugün toplantıya katıldılar.

HIZLI VE NETİCEYE YÖNELİK ADIMLAR

Burada yaşanan sorunlar tek tek incelendi. Tek tek ele alınarak, tetkik edildi. Bizleri çok mutlu edense şu oldu, devletimiz ve bu konu ile iştiğal eden kurumlar bu toplantıya çok olumlu bakıyorlar" ifadeleriyle toplantının içeriğini paylaştı. Emin Eminoğlu, "Konuştuğumuz konu olan Tek Kart uygulaması hakkında hemen hemen

katılımcıların hepsi fikir birliğine vardı" diyerek toplantıda uygulama üzerine mutabakata varıldığını belirtti. Eminoğlu toplantının çok verimli ve neticeye yönelik bir toplantı olduğunu da söyleyerek, Deniz Ticaret Odası'nın 11. Kalkınma Planı'nda kendine düşen sorumluluklarını yerine getirmek için hızlı ve neticeye yönelik adımlar atmaya devam edeceğini söyledi.



PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GEMİSİ YENİ SEFERDE

Piri Reis Üniversitesi Gemisi, Deniz Ticaret Odası desteği ile 21 Ağustos 2019 günü sabah 08:15'te 175 öğrenci ile Haydarpaşa Limanından hareketle 6. açık deniz eğitim stajına başladı.



Türkiye'nin denizcilik eğitimi veren tüm üniversitelerinden katılan öğrencilerin oluşturduğu kafileye gemi mürettebatı haricinde 8 denizci eğitimci iştirak ediyor. İMEAK DTO desteği ile gerçekleştirilen bu seferde geminin eğitim gemisi olarak tescilli olması sebebi ile UAB Gemiadamları Yönetmeliği uyarınca stajyerlerin yapacak olduğu 1 günlük hizmet 1,5 gün olarak değerlendiriliyor. Dolayısı ile 40 gün sürmesi planlanan bu sefer hizmet olarak 60 gün sayılacak. Seferine İstanbul Boğaz geçişi ile başlayan geminin Kuzeyde Kilyos, Güney'de Çanakkale arasındaki seyir bölgesinde seferini sürdürmesi planlanıyor.

Öğrencilerin uygulamalı eğitim sorununa çözüm olarak gerçekleştirilen okul gemisi projesi, 2015 yılından beri denizcilik öğrencilerinin zorunlu staj için şirket bulma sıkıntısını çözüyor. Staj seyrinde geminin kaptanlığını, üniversitenin kurucu vakfı TÜDEV'den mezun Ercan Taşkın üstlenecek. Üniversite tarafından satın alınan Ankara Gemisi 1986 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Denizyolları bünyesinde seferlere başlamış, uzun yıllar özellikle Akdeniz'de çalışmıştı.

2004 yılında özelleştirme süreci kapsamında Ankara Gemisi Denizciler A.Ş. tarafından satın alınmış yine benzer çerçevede seferler yapmıştı. Ankara Gemisi, bu dönem zarfında özellikle dünyanın en önemli denizcilik fuarı olan Posedonia fuarına ülkemizi temsilen siyasiler, bürokratlar ve iş adamlarından oluşan katılımcılar ile Deniz Ticaret Odası'nın öncülüğünde katılım ve bayrak gösterdi.



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.

Evliya Çelebi Mah. Cömert Sokak Gıptaş 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

DTO ANTALYA ŞUBESİ'NDEN TAMER KIRAN'A ZİYARET

Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi yönetimi DTO'nun Fındıklı'daki Genel Merkezi'nde Tamer Kıran'ı ziyaret etti. Kıran, Antalya Şubesi'nin çalışmalarını yakından takip ettiklerini dile getirerek, Antalyalı denizcilerin her zaman yanlarında olduklarını söyledi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı İstanbul'da bulunan genel merkezde ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı (DTO) Tamer Kıran'a Antalya'da yapılan çalışmalar hakkında bilgi veren DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, "DTO Antalya Şubesi olarak bölgemizde ciddi çalışmalara imza attık" dedi.

Çetin, yapılan çalışmalarda her zaman yanlarında olan İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a teşekkürlerini sundu. Ziyarete Demre Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi Başkanı İMEAK DTO Meclis Üyesi Hayrettin Özkan da hazır bulundu.

Ziyaret kapsamında açıklamalarda bulunan Çetin, yaklaşık 14 aydan beri görevde olduklarını belirterek "Bu görev süremizce DTO Antalya Şubesi olarak bölgemizde ciddi çalışmalara imza attık. Denizcilerimiz adına yaptığımız çalışmalarda İstanbul'dan İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın değerli Başkanı Tamer Kıran'ın büyük desteklerini görüyoruz. Kendilerine ve Yönetim Kuruluna Antalyalı denizciler adına çok teşekkür ediyorum" dedi.

BEREKETLİ BİR SEZON TEMENNİSİ

Kıran da, Antalya Şubesi'nin çalışmalarını yakından takip ettiklerini dile getirerek Antalyalı denizcilerin her zaman yanlarında olduklarını söyledi. Kıran, "Bereketli, huzurlu ve güven içerisinde hayırlı bir sezon olsun inşallah. Antalya, çok önemli turizm bölgelerimizden bir tanesi ve bizim



de çok sayıda üyemizin bulunduğu bir şubemiz. Servis verdiği, hizmet ettiği bölge olarak da Alanya'dan Kalkan'a kadar olan bölgeyi kapsıyor. Uzun bir sahil şeridi... Şubemiz yoğun bir şekilde çalışıyor. Ahmet Çetin Başkanımız, Yönetim Kurulu ve Meclis Üyelerimiz, Meclis Başkanımız Berna Küner Hanım, hepsi ellerinden geleni yapıyorlar. Bütün amacımız, Antalya deniz turizmi çalışanlarının, üyelerimizin mümkün olduğu kadar iyi, bereketli bir dönem geçirmeleri. Ben hepsine buradan yaptıkları çalışmalar için çok teşekkür ediyorum. Bize de burada çok destek oluyorlar. Sahadaki bilgileri hızlı ve doğru bir şekilde aktarıyorlar" ifadelerinde bulundu.

Kıran, turizme ilişkin de değerlendirmelerde bulundu. Ülke turizminin en önemli sorununun yüksek sayıda turist ağırlanmasına rağmen harcama olarak bunu aynı oranda yansımadığını kaydeden Kıran,

"Bunun çeşitli sebepleri var. Sadece deniz turizmi ile alakalı değil, otellerin durumu ile ilgili de sebepler var. Özellikle her şey dahil konseptinin Türkiye'de maalesef yerleşmiş olması bu anlamda elde edebileceğimiz geliri düşürüyor. Ben bu en önemli sorunu çözmek üzere bir şeyler yapılması gerektiğini düşünüyorum. En azından denenmesi gerektiğine inanıyorum.

Belli bir bölgede farklı bir uygulamaya gidilip her şey dahil modelinden çıkılarak biraz daha Yunanistan, İtalya, Fransa, İspanya'daki gibi modellere geçilebileceğini düşünüyorum. Otellerde temel olarak esas olan oda kahvaltısıdır. Onun haricindeki bütün hizmetler ekstradır. Bütün dünyada bu böyledir ama ülkemizde bu konuda ciddi bir sıkıntı yaşıyoruz. Deniz turizmi açısından da biraz daha servis kalitemizi artırarak gelirimizi daha da arttırabileceğimizi düşünüyorum" diye konuştu.

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



“YAŞAM” P&I İLE DAHA DA GÜVENLİ

Avrupa Komisyonu İnsani Yardım Türkiye Ofisi (ECHO)’nin sağladığı fonlar ile Bodrum Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Bodrum Deniz Kurtarma Derneği’nin katkılarıyla toplanan yaklaşık 504 bin Euro’ya mal olan “Yaşam” adlı deniz ambulansı yaşam kurtarmaya devam ediyor.

“Yaşam” deniz ambulansı, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç’in girişimleri sonucu Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker’in desteğiyle sigortalandı. Sigortalama işleminin ardından, ambulansın bağlı bulunduğu Milta Marina içerisinde bir etkinlik gerçekleştirildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, burada yaptığı konuşmada, Türkiye’de türünün tek örneği ve tam donanımlı olarak kullanılmak üzere imal edilen “Yaşam” isimli deniz ambulansının hayata geçmesine katkısı olan herkese teşekkürlerini sundu. Dinç, “Mavi Yolculuğun başlangıç noktası olan ve her yıl binlerce kişinin huzur içinde tatillerini geçirmeye geldikleri eşsiz Bodrum ve Gökova’ımızda gezenlerin sağlık güvencesi olan ‘Yaşam’ ambulansının, deniz turizmimizin olmazsa olmazlarından olduğunun bilincindeyiz. Deniz Ticaret Odası olarak böyle bir organizasyonu desteklemekten dolayı gurur duyuyoruz. Çünkü Bodrum denizle anılan ve deniz ticareti ile ayakta kalan denizci bir kentimiz. Dolayısıyla bu ambulans her an hepimize lazım olabilir. Deniz ambulansı sadece boğulan değil denizde meydana gelecek olaylarda da arama kurtarma ve yaralı transferinde yerli ve yabancı bütün turistlere ücretsiz hizmet veriyor. Bu hizmeti tanıtırsak yabancı turistlerin buraları tercih etmesini sağlayacağını düşünüyorum” sözleriyle konuşmasını sürdürdü.

Başkan Orhan Dinç, deniz ambulansı ile Bodrum dışındaki bazı vakalara da



müdahale edildiğini, sağlık sorunları ile karşı karşıya kalanların, güvenli olarak hastaneye ulaşmasını sağladıklarını aktardı. Başkan Dinç şunları söyledi: “Bodrum Deniz Kurtarma Derneği çok önemli ve hayırlı bir iş başarmıştır.

Bizler de kurum olarak Deniz Kurtarma Derneği’nin her zaman yanındayız. Turizmin gelişmesi ile yat sayımız ve Bodrum’u ziyaret edenlerin sayısı her geçen yıl artmakta olup, önümüzdeki yıllarda oluşacak ihtiyaç doğrultusunda İMEAK DTO olarak yine böyle bir projenin içinde olmak isteriz.”

Etkinliğe katılan Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras ise konuyla ilgili şöyle konuştu; “Bodrum sadece deniz

kum güneş değil, bu imkânları ile de dünya pazarlarında anılmak zorunda. Bodrum’da şu anda dünyanın en önemli markaları oteller yapıyorlar, turizm tesisleri kuruyorlar. Dünyanın en önemli acenteleri Bodrum’a misafirlerini taşıyorlar. Bu misafirlerin birinci önceliği güvenlik, ikinci önceliği sağlık. Biz elimizde bu tip imkanlar olduğunu göstermeliyiz. Seyahat acenteleri vasıtasıyla, yine yurtdışında katılacağımız fuarlar vasıtasıyla bütün dünya pazarına ilan edeceğiz. Bu kadar çok teknenin bulunduğu, marinaların yer aldığı ve denizin çok kullanıldığı bu kentte ambulansımızın da olması çok önemli.”

(DTO Bodrum Şubesi)



iea naval architecture - project management - trading

www.iea.gen.tr



1. Faroe Islands Turkey & Greece Exlsv. Rep
2. Repair Shipyard Brokering & Supervision
3. New Building Brokering & Supervision
4. Scandinavian & East European Crewing
5. Finance Brokering
6. Machinery Installation & Repair Services
7. Loadmaster - Shiploading Program
8. Agency & Offshore Projects
9. Desing & Calculations



FAS

FAROE ISLANDS
INTERNATIONAL
SHIP REGISTER

ISTANBUL OFFICE

IEA OFFICAL REPRESENTATIONS
SHANHAIGUAN SHIPBUILDING INDUSTRY CO. LTD.
BSHC BULGARIAN HYDRODNAMICS RESERACH CENTER



BODRUM'A YENİ TEKNE RAMPALARI

Bodrum Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Bodrum Su Sporları ve Can Kurtarma Derneği'nin ortak çalışması ile Bodrum Yarımadası'nda, 16 farklı noktaya, tekne indirme-bindirme rampaları yapılıyor.

Bodrum Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Bodrum Su Sporları ve Can Kurtarma Derneği ortak çalışması ile amatör denizcilerin denizden daha fazla faydalanmaları ve Bodrum'un bağlama sorununu hafifletmek için Bodrum Yarımadası'nın her mahallesinde, denize indirme - bindirme rampaları yapılıyor. Belirlenen yerlerin bir kısmı amatör denizciler ve denizcilik alanında faaliyet gösteren vatandaşların kullanımına açıldı. Yürütülen çalışmalar kapsamında sekiz noktada rampa tamamlanırken, sekiz noktaya daha yapılacak. Konu ile ilgili açıklama yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum



Şube Başkanı Orhan Dinç, "Bodrum Belediye Başkanı Sayın Ahmet Aras'ın desteği ve Bodrum Su Sporları ve Can Kurtarma Derneği'nin deneyimi ile ortaya konulan proje büyük ölçüde tamamlanmıştır. Mevcut yerlerin geliştirilmesi ve günümüz hizmet

standartlarının korunması adına da bu belirlenen noktalarda çalışmalarımıza devam edeceğiz. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'mızın başlatmış olduğu 'Hedef 1 Milyon Denizci' projesine vatandaşlarımızın gösterdiği ilgi beklenenin üzerinde olmuş, 7'den 70'e on binlerce kişi belgelendirilmiştir. 'Denizci Ülke, Denizci Millet' olma ülkümüz ile yürüdüğümüz yolda, ister amatör ister profesyonel bütün denizcilerimize her türlü desteği vermek boynumuzun borcudur. Bu ve bunun gibi faydalı projelerimizin devam edeceğine Odamız adına söz veriyorum"

(*DTO Bodrum Şubesi*)

DENİZ KAPLUMBAĞALARI DTO İSKENDERUN ŞUBESİ'NE EMANET

Hatay Dörtyol ile Arsuz sahilinde 60 noktada yumurta bırakan yeşil deniz kaplumbağalarının, DTO tarafından yaptırılan kafesle korunan ve yumurtadan çıkan bazı yavrular denizle buluşurken İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube yönetimi tanıklık etti.

Yeşil Deniz Kaplumbağaları yumurtalarının korunması için İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi tarafından altmış adet kafes yaptırıldı.

23'ü Dörtyol'a 37'si Arsuz sahillerine yerleştirilmek üzere Doğa ve Bilim Derneği'ne teslim edilen koruma kafeslerini kontrol etmek için İSTE Öğretim üyesi Prof. Dr. Cemal Turan ile birlikte İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube Yönetimiyle Dörtyol Yeniyurt sahiline gitti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube Başkanı Kemal Kutlu, yönetim

kurulu üyeleri Prof. Dr. Cemal Turan ile birlikte Yeşil Deniz kaplumbağa yavrularının koruyucu kafesler sayesinde yumurtalama alanından çıkarak güvenle denize ulaşmalarını izleme olanağı buldular.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube Başkanı Kemal Kutlu her geçen gün üreme alanı daralan nesli tehdit altındaki yeşil deniz kaplumbağaların popülasyonunu arttırma ile ilgili projelere destek vermekten ve yer almaktan büyük mutluluk duyduklarını söyledi.

(*DTO İskenderun Şubesi*)





RINA. Excellence
Behind Excellence.

We have changed to respond to new challenges,
to strive for the best and to achieve new goals.
Supporting your excellence through our own.

rina.org

TÜRK BOĞAZLARINDA KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK KAMUSAL BİR HİZMETTİR VE ÖYLE KALMALIDIR



AHMET SELÇUK SERT

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DENİZ VE İÇSULAR DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ

Geçtiğimiz yılın son gününde yıllardır beklenen kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili yönetmelik yayımlandı. Bu yönetmeliğin yayımlanmasına kadar olan süreci değerlendirir misiniz? Geçmişten günümüze ülkemizde bu hizmetler hangi hukuki zeminde ve nasıl verilmektedir?

Sektör bunu çok iyi biliyor ama kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti nedir? İsterseniz önce bu konuda kısa

bir tanımlamayla başlayayım. Hem emniyetli, hem düşük maliyetli, hem de çevre dostu olan deniz taşımacılığı ülkemiz için ayrı bir yere ve öneme sahip. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük çoğunluğu denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu da, sektörün önemini ve stratejik değerini gözler önüne sermektedir. Artan deniz trafiği ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert ile Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği ile ilgili akıllara takılan konuları konuştuk. Sert; “Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle elde ettiği itibarın ve egemenlik hakkının mali karşılığı yoktur” diyerek, Türk Boğazlarında maliyet hesaplarının yapılamayacağını ve Türk Boğazlarındaki kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verileceğinin altını çizdi.

deniz ticaretinde yoğun bir şekilde kullanılmasıyla oluşabilecek deniz kazası riskini azaltmak, can ve mal kaybını önlemek, gereken önlemleri almak için Bakanlığımıza önemli görevler düşmektedir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin görevlerimiz de bunlardan biridir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri; başta deniz trafiğinin yoğun olduğu Türk Boğazları Bölgesi'nde ve ülkemizin deniz

yetki alanlarında seyir emniyeti, can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamak ve oluşabilecek riskleri/tehlikeleri en alt düzeye indirmek adına gemilere verilen önemli bir hizmettir. Ayrıca bir devletin deniz yetki alanlarındaki hükümlerinin ve uluslararası yükümlülüklerinin de göstergesidir. Bu sebeple, bu hizmetlerin “kamu hizmeti” niteliği taşıması kaçınılmazdır.

Ülkemizde kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri 1990'lı yılların başlarına kadar kamu kuruluşları eliyle yürütülüyordu. 1993 yılında ise özel kuruluşlara da kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri yapma izni Makam Olur'ları ile verilmeye başlandı. Ancak böylesine önemli hizmetlerin bir disiplin ve düzen içinde yürütülmesi, belirli standartların korunması ve bu hizmetlerin hukuki bir zemine oturtulması amacıyla 1998 yılında hazırlanan Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik yayımlandı. Akabinde yayımlanan 2002 tarihli yönetmeliğin yasal dayanağı bulunmadığı gerekçesiyle 2004 yılında Danıştay kararıyla iptal edilmesinden sonra 2005 yılında 491 Sayılı Mülga Denizcilik Müsteşarlığı KHK'sına "... kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri, belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak..." hükmünün eklenmesiyle yasal dayanak sorunu giderildi ve Mülga Denizcilik Müsteşarlığı yetkili hale geldi. Bilindiği üzere bu yetki 655 sayılı KHK ile 2011 yılında Bakanlığımıza geçti. Bu KHK, Bakanlığımıza kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetleri ile ilgili düzenleme yapma yetkisi vermiş olmakla birlikte, 1998 tarihli yönetmelikle süreleri biten teşkilatlara verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine yönelik izinler, yıllardır yönetmelik düzeyinde bir mevzuat çerçevesinde olmaksızın, yeni bir düzenleme yapıncaya kadar geçici olarak verilmeye devam etti. Hali hazırda, 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesiyle kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin Bakanlığımızın yetkisi devam etmektedir.



26 yıllık bu sürecin sonunda nasıl bir değerlendirme yapıyorsunuz?

1993'ten 2019 tarihine kadar olan 26 yıllık tecrübeyi değerlendirdiğimde: Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin Türk Boğazları haricindeki bölgelerde 1993'ten beri özel sektör eliyle yapılması Türk Denizciliğine birtakım kazanımlar sağlamıştır. Nedir bunlar? Örneğin römorkörcülük gibi değişen dinamikleri olan bir faaliyeti kamu eliyle yapmanın belli zorlukları var. İlk yatırım maliyeti çok yüksek. Bunları yapmak için geçmesi gereken prosedürler çok ciddi. Bunların bakım, onarım ve işletme zorlukları var. Dolayısıyla kamu eliyle yapılması zordu. Bu yüzden, özel sektörün hızına ve dinamizmine dahil edildi. İkinci kazanımımıza gelecek olursak, 1993 yılında Türkiye'nin elindeki römorkör portföyüne baktığımız zaman 2018 ve 2019'la mukayese edilemeyecek kadar büyük bir farklılık var. Bugün sadece Türkiye'deki römorkör standartları dünyadaki standartların üzerinde olmakla kalmamış, dünyanın birçok yerine Türkiye'de üretilen römorkörler ihraç edilmiştir. Dünyanın bütün denizlerinde Türkiye'de inşa edilmiş römorkörler mevcuttur. Bu önemli bir kazanımdır. Baktığımız zaman devlet doğru alanda, doğru bir teşvik yapmış. Dolayısıyla bu hem hizmetin kalitesini arttırdı, hem de Türkiye'nin römorkörcülükte bir dünya markası olmasını sağladı. Römorkörcülük kamusal bir hizmet olmakla beraber

işletme maliyetlerinin yüksek olduğu ve işletirken de özel sektör dinamizmini gerektiren bir alan. Kılavuzluk ise Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı bayraklı gemilere de hizmet verdiğimiz kamusal bir alan. Dolayısıyla bu alandaki hizmetler de bizim için oldukça önemli. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nde bu faaliyete yoğunlaşarak geri kalan alanlarda da 1993 yılından beri süregeldiği gibi özel sektör mantığıyla yapma anlayışı bu yönetmelikte de devam ettirildi. Geçmişte kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatları arasında çok ciddi çatışmalar oldu.

Bu çatışmalar zaman zaman bu hizmetlerin kesintisiz olarak sürdürülmesi bakımından zafiyete uğramamıza, zaman zaman da idarenin sıkıntı çekeceği alanlara yansdı. Biz de 26 senelik tecrübemizi bu yönetmeliğe yansıttık. Onun için kılavuzluk yapan bir firma aynı bölgede römorkörcülük yapamıyor. Bu tecrübelerin yansımaları neticesinde bu yönetmelik son halini aldı.

Buradaki önemli konu şu: Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle elde ettiği itibarın ve egemenlik hakkının mali karşılığı yoktur. Dolayısıyla Türk Boğazlarında bu maliyet hesapları yapılamaz ve Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri kamu eliyle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir ve verilmeye de devam edecektir.

Peki, yeni Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği neler getirdi, özellikle altını çizmek istediğiniz konular neydi?

Öncelikle bu yönetmelik başlangıçta tüzük olarak yayımlanmıştı, ancak Cumhurbaşkanlığı Sistemi ile uyumlu olarak Cumhurbaşkanlığı tarafından yürütülen bir yönetmelik olarak yayımlandı. Bunu yaparken bazı konulara dikkat çekmek, yanlış anlaşılmalara önüne geçmek için bazı değişiklikler yaptık. Neydi bu değişiklikler? İdarenin bu konuda büyük hassasiyeti olmasına rağmen yanlış anlaşılmalara meydan vermemek için bir kez de burada, Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür diye kalın çizgilerle altını çizdik. İkincisi, Türk Boğazlarında deniz trafiğinde emniyetten taviz vermeden daha verimli yürütmek adına düzenlemeler yaptık.

Üçüncüsü de pratikte uygulanma imkânı olmayan bütün demir yerlerine kılavuz kaptan alma uygulamasını Ahırkapı Burnu ve Karanlık Liman hariç diğer demir yerlerinde ihtiyari hale getirdik. Bu konu denizcilik sektörü tarafından talep edilen bir uygulamaydı. Dolayısıyla gerek Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliğiyle, gerek Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğiyle yaptığımız bütün uygulamalar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün otoritesini vurgulayan, Türk Boğazlarında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün bu hizmetlerin kamusal hizmet olarak verilmesini netleştiren ve Montrö Boğazlar Sözleşmesinde Türkiye Cumhuriyeti'nin lehine olan bir usuldür.

Yeni yayımlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği'nden sonra devletin kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri nedeniyle elde ettiği gelirden bir azalma ya da artış yaşandı mı?

Öncelikle biz sektörden gelen talepler doğrultusunda Türk Boğazlarında uğraksız geçiş yapan gemilerin demirleme sürelerini iki yıl önce

iki günden yedi güne çıkardık. Bu uygulamanın da sektöre olumlu yansımalarını gördük. Sonuçlarını gördüğümüz zaman da "Türkiye kazandı" dedik. Bu bölgenin, Türkiye'nin önemli bir bölgesel yakıt ikmal merkezi haline getirilmesi amaçlanarak kısa sürede yaklaşık 1.000.000 Euro'luk ülke bütçesine bir katkı sağlandı. Aslında bu uygulama, Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki yetkilerimizin kullanılmasıdır.

Diğer taraftan mevcut mevzuata göre kamu kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinden %6,5 pay alınıyordu. Cumhurbaşkanlığı kararı ile biz bu hizmetlerden alınan payın %10'a çıkartılmasını sağladık. Dolayısıyla devletin kılavuzluk ve römorkörcülüğünden aldığı gelirler %50 oranında arttı. Şu anda kamu, mevcut mevzuat çerçevesinde alabileceği en yüksek payı almaktadır. Bir azalma söz konusu değildir. Hizmet kalitesinin artmasıyla Türkiye'nin elde edeceği dolaylı bir kazanç söz konusudur.

Yeni Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinin hükümleri dünyadaki uygulamalarla uyumlu bir model getiriyor mu?

Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus bir hizmet sahasında veya bir liman bölgesinde kılavuzluk hizmetlerini veren kuruluş/teşkilat ile römorkörcülük hizmetlerini veren kuruluş/teşkilatın farklı olması. Dünyanın gelişmiş denizci ülkeleri bu hususa özellikle önem veriyor.

Hizmet verilen yere göre farklı kılavuzluk ve römorkörcülük şirketleri var. Mesela Almanya'nın Hamburg Limanı'nda tek bir kılavuzluk şirketi varken, yedi römorkör şirketi hizmet veriyor. İngiltere'den bir örnek verelim. Denizci bir devlet olarak bilinen İngiltere'de Belfast Limanı'nda bir kılavuzluk ve iki römorkör şirketi var. İngiltere'nin Londra Limanı'nda ise bir kılavuzluk ve dört römorkör şirketi bulunmakta. İtalya'da keza bir kılavuzluk şirketi varken, her limanda farklı römorkör şirketleri bulunuyor. Bu

örnekleri çoğaltmak mümkün... Bütün dünyada temel uygulama kılavuzluk teşkilatının tek olması ve bundan farklı olarak bir ya da birden fazla römorkörcülük teşkilatı olması. Biz de yönetmelikte bütün dünyadaki bu standartlara uyum sağlamaya çalıştık.

Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği ile ilgili bazı eleştiriler de oldu? Bu konuda ne söylemek istersiniz? Limanlarda hizmet verecek şirketler nasıl belirlendi?

Dokuz bölgede 13 yetkilendirme 5 görevlendirme yaptık. Burada 26 yıldır yaşamış olduğumuz tecrübeleri harmanlayarak yaptığımız ve uzun süreli çalışmalar sonucunda hazırlamış olduğumuz bu yönetmelik Cumhurbaşkanımızın da onayı ve imzasıyla yayımlandı.

İzmit Körfezi'nde kılavuz kaptanların da bir arada olduğu bir şirkete yetki verilmişti. Bu modelde birtakım sorunlar yaşandı. Bir de Türkiye'nin alışkın olduğu bir yönetim kültürü var. Bu iş Türkiye'nin yönetim kültürü ile çok uyumlu yürümedi. Deneyimlerimiz bize bunu gösterdi. Türk milleti olarak bizim en güçsüz yönümüz, takım çalışması ve ortak akıl oluşturma. Yani kurumsal bir yapı içerisinde çalışma modeli Türk kültürüne daha uygun bir model.

İdare tarafından dokuz bölgede sadece ve sadece Ambarlı hizmet sahasında, yönetmelikteki şartları sağlayarak faaliyet lisansı almış şirketler arasından yine yönetmelikteki kriterler de göz önünde bulundurularak seçim yapılmak suretiyle hizmet izni verildi.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin yeni düzenleme ülkemizin uluslararası yükümlülüklerine uygun bir şekilde hareket etmesini sağlamaya elverişli mi? Yani bir sıkıntı yaşar mıyız?

26 yıldır hukuki altyapısını oluşturamadan yürüttüğümüz bir hizmet var. Bu cümlemi bir eleştiri olarak söylemiyorum. Bunun Türkiye'ye getirdiği birtakım kazanımlar var.

Bilindiği gibi esas olan denizcilik sektörü... Diğer kamu kurumlarının aksine ağırlıklı olarak yatırımlarımız ve işletmelerimiz özel sektör eliyle yürütülüyor ve günün sonunda buradaki amaç dünya denizcilik pastasından en yüksek payı almak. Bunu yaptığımız andan itibaren idare de sektör de görevini yapmış oluyor.

Dolayısıyla şu ana kadar yaptığımız uygulamayı daha geniş bir tabana yayarak ve daha adil bir paylaşım ile tekelleşmenin önüne geçmeye çalışıyoruz. Bir kılavuzluk teşkilatı en fazla iki bölgede faaliyet gösterebiliyor. Römorkörcülükte de en fazla iki faaliyet alanı kuralı var. Daha geniş bir tabana hitap eden bir yönetmelik yaptık. Tam tersine mevzuat altyapımız, uluslararası yaptırım gücümüz yükseldi. Uluslararası anlamda zayıflatmak şöyle dursun bu durum bizi çok fazla güçlendirdi. Dolayısıyla ne Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nezdinde, ne de iç mevzuatımız bakımından herhangi bir sıkıntı yaşanması söz konusu değil.

İki ayrı genelge çıkarılmış olmasıyla ilgili çok şikayet geliyor. Bu değişiklik iyi geldi diyenler de var, oyun devam ederken kuralları değiştirdiniz diyenler de var. Neden böyle bir şeye ihtiyaç duyuldu?

Özetle yönetmelikte üç küçük değişiklik yapıldı. Bunlardan en önemlisi şuydu: Sanki Türk Boğazlarındaki emniyeti devretmişiz, özelleştirmenin önünü açmışız gibi bir algı oluşturuldu. Öncelikli olarak bunun altını çizdik. İdarenin böyle bir niyeti olmadığını, tam tersine kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu eliyle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmesine vurgu yaptık.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun kararları da mevcut. İkinci olarak, tam olarak ifade edilemeyen ve belki yanlış anlaşılabilir bir konu vardı. Asıl iş limancılık faaliyeti olmayıp, kendine has özel nitelikleri olan tersane ve geri dönüşüm tesislerinin kapsam dışına çıkartılması. Zaten uygulama geçmiştir

de bu şekildeydi. Bunun bir daha altı çizildi. Bir de kılavuz kaptan transferleri serbest bırakıldı, ondan sonra niye tekrar önü açıldı dendi?

O süreçte Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden fazla sayıda kılavuz kaptanın özel sektöre transfer olma ihtimaline karşı Türk Boğazlarındaki hizmetlerin yürütülmesinde bir zafiyet oluşmaması adına transfer sürecini durdurma talebi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden geldi. Bunu anlatmak için bu genelgeyi çıkarttık. Daha sonra bu genelgenin tam olarak bunu anlatmadığı ve diğer sektörlerde de farklı uygulamalara yol açabileceğini varsayarak, bunu Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile sınırlandırdık. Gerekli olan kılavuz kaptan yetkilendirilmeleri yapıldıktan sonra da bu genelge yürürlükten kaldırıldı.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde istifalar yasaklandı. Bunun sebebinin altını bir kez daha çizer misiniz?

Bizim için Türk Boğazlarında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün hizmetini en iyi şekilde sürdürebilmesi önemli. Biz Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği yürürlüğe girdiğinden beri ki 8 ay oldu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden birtakım istifalar riskini görünce Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden transfer olayını geçici bir süre durdurduk. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Türk Boğazlarında herhangi bir kuruma ihtiyaç duymadan çalışabilmesi önceliğimizdir. Fakat bundan sonra sadece durdurmakla kalmayıp, önlemler aldık.

18'i Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden olmak üzere toplam 50 tane yeni kılavuz kaptan görevlendirdik. Eğitimlerini tamamlayıp, stajlarına başladılar. Bir kısmı stajlarını tamamladı. Bu görevlendirmelerden sonra Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ndeki transfer yasağını yine bir genelge ile kaldırdık. Baktık piyasada kılavuz kaptan arzı var, biz de bu regülasyonu yaptık. Böylece Türkiye'deki kılavuz kaptan sayısı 481'den 531'e çıktı.



Son olarak Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği ile ilgili özellikle söylemek istediğiniz bir konu var mı?

Birincisi kılavuzluk olayında şirket odaklı değil, kılavuz kaptan odaklı bir yönetmelik hazırladık. Dolayısıyla bir bölgede yetkilendirilmiş kılavuz kaptanınız yoksa, şirketinizin büyüklüğünün hiçbir önemi yok. Kılavuz kaptanların irade ve tecrübeleri, Türkiye Cumhuriyeti için verdikleri hizmetler göz önünde bulundurulduğunda oldukça önemli, ama kurumsal yapı ve idareyle ilişkilerini doğru düzenledikleri sürece...

İkincisi, ilk defa bu yönetmelikle bir bölgede birden fazla römorkörcülük şirketinin hizmet verilebilmesinin önü açıldı. İzmit, Nemrut ve İskenderun Körfezlerinde ikişer tane römorkörcülük şirketi var. Bu durum bu alanda ortaklaşa çalışma kültürü oluşturabilmek adına önemli bir kilometre taşıdır. Şu an adil bir paylaşım mevcut. Liman başkanlarının da şahsi inisiyatifinde değil. Birden fazla römorkörcülük teşkilatının görev alacağı hizmet sahalarında, hizmet gelir eşitliği prensibine uygun bir yazılım yaptık. Liman başkanlarının kontrolünde adil paylaşım esasına dayanan bir uygulama. Günün sonunda ortak kazanç olacak.

Teknopark anlayışı



PROF. DR. NURHAN KÂHYAOĞLU*

4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri kanununun amacı; üniversiteler, araştırma kurum ve kuruluşları ile üretim sektörlerinin işbirliği sağlanarak,

- Ülke sanayiinin uluslararası rekabet edebilir ve ihracata yönelik bir yapıya kavuşturulması amacıyla teknolojik bilgi üretmek,
- Üründe ve üretim yöntemlerinde yenilik geliştirmek,
- Ürün kalitesini veya standardını yükseltmek,
- Verimliliği artırmak, üretim maliyetlerini düşürmek,
- Teknolojik bilgiyi ticarileştirmek,
- Teknoloji yoğun üretim ve girişimciliği desteklemek,
- Küçük ve orta ölçekli işletmelerin yeni ve ileri teknolojilere uyumunu sağlamak,
- Teknoloji yoğun alanlarda yatırım olanakları yaratmak,
- Araştırmacı ve vasıflı kişilere iş imkânı yaratmak,
- Teknoloji transferine yardımcı olmak ve yüksek/ileri teknoloji sağlayacak yabancı sermayenin ülkeye girişini hızlandıracak teknolojik alt yapıyı sağlamaktır.

Bu kanun, Teknoloji Geliştirme Bölgelerinin kuruluşunu, işleyişini, yönetim ve denetimini ve bunlarla ilgili kişi ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını belirler. Kanunun uygulanmasından ise; bölgenin kalkınmasına katkıda bulunacak, yüksek/ileri teknoloji kullanan ya da yeni teknolojilere yönelik firmaların, belirli bir üniversite veya yüksek teknoloji enstitüsü ya da AR-GE merkez veya enstitüsünün olanaklarından yararlanarak teknoloji veya yazılım ürettikleri/geliştirdikleri, teknolojik bir buluşu ticari bir ürün, yöntem veya hizmet haline dönüştürmek için faaliyet gösterdikleri, akademik, ekonomik ve sosyal yapının bütünleştiği siteler veya bu özelliklere sahip “teknoparkların” oluşması beklenmektedir.

Ayrıca, Araştırma ve Geliştirme (AR-GE), kültür, insan ve toplumun bilgisinden oluşan bilgi dağarcığının artırılması ve bunun yazılım dâhil yeni süreç, sistem ve uygulamalar tasarlamak üzere kullanılması için sistematik bir temelde yürütülen yaratıcı çalışmalar hedeflenmiştir.

Bu bağlamda Teknoloji Transfer Ofislerinden (TTO), teknoloji geliştiricisi ARGE kurum ve kuruluşları ile teknoloji kullanıcısı sanayi şirketleri arasında bilgilendirme, koordinasyon, araştırmayı yönlendirme, işbirliği geliştirmesi ve fikri mülkiyet haklarının korunması, pazarlanması, satılması, fikri mülkiyetin satışından elde edilen gelirlerin yönetilmesi konularında faaliyet göstermeleri beklenmektedir.

TEKNOPARKLARDA 9 BİN KİŞİ İSTİHDAM EDİLİYOR

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın TBMM Plan Bütçe Komisyonu'nda sunulan 2019 yılı bütçe sunumundaki bilgilere göre, Türkiye'de 81 adet Teknoloji Geliştirme Bölgesi bulunmaktadır. Bu bölgelerde; üniversiteler ile sanayicileri, teorik bilgiyle pratiği bir araya getiren

platformlar olan teknoparklarda toplam 5 bin 150 teknoloji tabanlı işletme faaliyet göstermekte ve 40 bini Ar-Ge olmak üzere 49 bin kişi istihdam edilmektedir. Teknoparklardaki işletmelere Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca birçok vergisel muafiyet, prim istisnası gibi kolaylıklar da sağlanmaktadır. Teknoparklarda bu güne kadar toplam 63,5 milyar liralık satış gerçekleştirilmiş ve 3,6 milyar dolarlık ihracat yapılmıştır.

4691 Teknoloji Geliştirme Bölgeleri kanunu ve 5746 sayılı Ar-Ge ve Tasarım Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun ve hükümlerle kuruluşları ve işleyişleri düzenlenen teknoparklardan birisi olan ve İstanbul, Pendik-Kurtköy'de bulunan “Teknopark İstanbul”; kendi tanımlarıyla, Türkiye'deki diğer emsallerinden farklı olarak, bir üniversite teknoparkı değil, bünyesinde on ikiden fazla üniversiteyi barındıran, kamu – üniversite – özel sektör iş birliğinin tam olarak sağlandığı bir merkezdir. İşte burada mevcut on iki üniversiteden biri Piri Reis Üniversitesi (PRU)'dir.

Teknopark İstanbul'un kuruluşundan beri bünyesinde bulunan PRU Teknoloji Transfer Ofisi fiziksel altyapısını tamamlayarak fiilen faaliyetlerine 2016 yılında başlamıştır. Halen Teknopark İstanbul'da, B1 Blokta, PRU Teknopark İktisadî İşletme Müdürlüğü bünyesinde, Araştırma Geliştirme İnovasyon ve Sanayileşme Teknoloji Transfer Ofisi (PRU-ARİSTTO) olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

PRU-ARİSTTO'nun ana amacı;

- Üniversitede akademik birikimle üretilen bilginin teknolojiye dönüştürülerek endüstriyel alanda kullanılabilmesini sağlamak
- Bu amaçla ulusal ve uluslararası finansal kaynaklardan yararlanmak,
- Bilhassa lisansüstü eğitim kapsamında üretilen bilginin insana



faydalı hale getirilerek yayılmasını ve teknolojik ürüne dönüştürülmesini sağlamak,

- Endüstri ile ortak eğitim imkân ve kabiliyetlerini geliştirmek
- Üretilen bilgi ve ticari ürünlerin fikri ve sınai mülkiyet haklarının yönetilmesini ve akademik girişimciliğin teşvik edilerek endüstriyle buluşmasını sağlamak ve
- Ekonomik ve toplumsal gelişmeye katkıda bulunmaktır.

PRU-ARISTTO kapsamında halen iki adedi Teknopark İstanbul Bilim Kurulu tarafından onaylı savunma sanayi projelerimizle birlikte, denizcilik ve gemi inşa sanayi başta olmak üzere üniversite-sanayi işbirliği kapsamında birçok proje yürütülmektedir. Bu projelerden biri; Armelsan A.Ş ile birlikte yürütülen Mayın Avlama Sonarı (MAS) Prototip Geliştirme projesidir.

Aynı zamanda Savunma Sanayi Başkanlığı Teknoloji Kazanım Yükümlülüğü (TKY) kapsamında olan dört sene süreli bu projede mühendislik ve tasarım destekleriyle danışmanlık ve teknoloji transferi amaçlı hizmetler verilmektedir.

Bunun yanı sıra öz kaynakla yürütülen, su altı sistemlerinde kullanılmak üzere geliştirilmiş çevre dostu nono-teknolojik

yüzey kaplama geliştirme projesinin ilk aşaması tamamlanmıştır. Projenin ikinci safhası Teknopark İstanbul Bilim Kurulu onayına sunulma aşamasındadır. Ayrıca; PRU-ARISTTO olarak, bölgede ve bölge dışında birçok kurum ve kuruluşa, firmalara danışmanlık, tasarım ve mühendislik desteği, uzman desteği gibi teknoloji transfer amaçlı birçok hizmet de sunulmaktadır. 2019 yılında Teknopark İstanbul tarafından yayımlanan katalogta bulunan tek üniversite Pîri Reis Üniversitesi'dir.

PRU-ARISTTO'nun en önemli özelliği ise diğer bilgi işlem altyapısıyla birlikte bünyesinde 172 çekirdekli yüksek performanslı bilgisayar donanımı bulunmasıdır.

Bu donanım, Teknopark İstanbul'da, on-line ileri mühendislik hesapları yapılabilen en gelişmiş bilgisayar donanımdır. Bir diğer önemli husus ise, 2019 yılında PRU Senatosu'nca alınan kararla dış kaynakla yapılacak projelerin bütçelerinin %10'unun ARISTTO tarafında gerçekleştirilecek "öz kaynaklı" projelere aktarılabilir olmasıdır.

Böylece önümüzdeki dönemlerde PRU-ARISTTO bünyesinde giderek artan sayı ve önemde proje gerçekleşmesi beklenmektedir.

2019 YILINDA 4 ADET PATENT BAŞVURUSU YAPILDI

PRU-ARISTTO tarafından, üniversite-sanayi işbirliği bağlamında yeni Ar-Ge projeleri geliştirilmesi amacıyla çeşitli kurum ve kuruluşlarla yoğun temaslarda sürdürülmektedir. Yakın gelecekte yeni projelerin başlatılması planlanmaktadır. Faaliyetlerimizin tanıtılması ve ilgili sektörlerde daha yaygın farkındalık yaratılması amacıyla, üniversitemiz akademisyenlerinin bilgi birikimiyle, altyapı imkân ve kabiliyetimizi kapsayacak PRU-ARISTTO Hizmet Kataloğu hazırlanma aşamasındadır.

Dış paydaşlara ve ihtiyaç sahiplerine ücreti karşılığı sunulabilecek hizmetlerin belirlenmesi için; mevcut personelin akademik yetenekleri ile akademik birimlerin bünyelerinde cihaz, ekipman, laboratuvar vb. altyapı imkân ve kabiliyetlerinin tanıtılacağı bu Kataloğun 2019 yılı sonuna kadar hazırlanması hedeflenmiştir. Teknoloji Transfer Ofislerinden beklenen diğer önemli bir husus da; fikri mülkiyet haklarının korunması, pazarlanması, satılması, fikri mülkiyetin satışından elde edilen gelirlerin uygun bir şekilde yönetilmesidir. Bir başka deyişle Ar-Ge ve inovasyon için en önemli adım, özgün uluslararası patent, faydalı model, marka sayılarının artırılmasıdır. Bu kapsamda 2019 yılında PRU-ARISTTO için marka tescili başvurusu ile birlikte 4 adet patent başvurusu yapılmıştır. ARISTTO olarak hedefimiz; her yıl Teknopark İstanbul Bilim Kurulu onaylı en az dört proje başlatmak ve her yıl en az 10 adet patent başvurusunda bulunacak projeler geliştirmektir. Özetle; PRU-ARISTTO olarak anlayışımız; Ar-Ge ve inovasyona dayalı üniversite-sanayi işbirliğiyle geliştirilmiş ulusal teknoloji ile sürdürülebilir güçlü ulusal sanayi hedeflerine ulaşmada katkı sağlamaktır.

*** PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ TEKNO PARK İKTİSADİ İŞLETMESİ MÜDÜRÜ**

“GELECEĞE HAZIRIZ”



CAFER TEKKAN

BUREAU VERİSTAS TÜRKİYE VE HAZAR DENİZİ ÜLKELERİ DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

Bureau Veristas'ın dünyada ve Türkiye'deki faaliyetlerinden bahseder misiniz?

Bureau Veristas konusunda dünya lideri olan bir inspection firması. Yaklaşık 125 ülkede faaliyet göstermekte. Türkiye'deki faaliyetlerine de 1991 yılında başladı. İlk önce kara tesislerinin sertifikasyonu ile ilgili faaliyetler yaptı. Hemen akabinde de 1992'nin sonunda da denizcilik aktivitelerine başladı. Dolayısıyla Türkiye'deki iş hacmi ve hizmet yelpazesinin çok hızlı bir şekilde geliştirdi. Şu anda Türkiye'de sayısal olarak 65 sörveyörümüz ile geniş bir kadroya sahip class kuruluşları arasındayız. Türkiye'ye bağlı 475 gemimiz ile diğer

class kuruluşları arasında en geniş organizasyona sahip kurumdur. Bureau Veristas son dönemde organizasyon olarak bölgesel düzenleme yapmıştır. Bu bölgesel organizasyonlardan; Hindistan, Hazar Denizi ülkeleri, Orta Doğu ve Afrika'yı kapsayan coğrafyanın merkezi Türkiye olarak belirlenmiştir. Bu merkez çerçevesinde denizcilik faaliyetlerine direkt Türkiye'de karar veren bir organizasyon olan Marine Center'ımız bulunmaktadır. Ayrıca bu coğrafyadaki denizcilik aktivitelerine destek vermek üzere çok kapsamlı bir plan onay ofisimiz de bulunmaktadır. Bureau Veristas, aynı zamanda dünya çapında lider klas kuruluşu olarak dijital alanda da yatırımlarına devam

Dünyanın en eski klas kuruluşlarından Bureau Veristas'ın Türkiye ve Hazar Denizi Ülkeleri Denizcilik Genel Müdürü Cafer Tekkan ile BV'nin Türkiye faaliyetlerinden, IMO 2020 regülasyonlarına uzanan keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

etmektedir. Dünyanın en büyük inspection firması olsak da bildiğiniz gibi Bureau Veristas'ın faaliyetleri arasında %15 oranında denizcilik faaliyeti bulunmaktadır. Diğer tarafta %85 oranında kara ve sertifikasyon hizmetlerimiz var. Hem corporate olarak denizcilik faaliyetlerini grup içerisinde arttırmak hem de denizcilik klas kuruluşları arasında da lider klas kuruluşu olabilmek için yatırımlar yapmaktayız.

Denizcilik alanında verdiğiniz hizmetleri hangi gruplara ayırılıyor?

Temel olarak ikiye ayırabiliriz. Birincisi klaslama faaliyetlerimiz; ikincisi devlet kuruluşları ve devletler adına aldığımız

sertifikasyon hizmetleri. Klaslama hizmetlerimiz; gemilerin stabilitesi, makine donanımları ve sistemlerinin ilgili klas kuruluşları ve uluslararası kurallara göre yapılan kontrolleri neticesinde yaptığımız sertifikasyondur. Periyodik olarak yıllık, 5 yılda bir yenileme surveyleri yapılmaktadır. Bunun haricinde yaklaşık 127 ülkeden de aldığımız yetki çerçevesinde bayraklar adına inspection ve surveyler yapmaktayız.

Bayraklar adına gemilerin uluslararası sularda gerekli yeterliliğe sahip olması için de belgelendirme yapmaktayız. Hizmet verdiğimiz firmaları da üç ana gruba ayırabiliriz. Birincisi ana grup servisteki gemilerin armatörleri. Armatörlerimizin servisteki gemilerinin klas kontrollerini yaparak sınıflandırmasını devam ettiriyoruz.

Dolayısıyla birinci müşteri portföyümüz armatörlerin kendisi. İkinci grup ise tersaneler. Tersaneler de yurt içinden ve yurt dışından alınan gemi siparişlerinin yeni inşa aşamasında klaslanması için biz ve bizim gibi kuruluşlardan hizmet almaktadırlar. Üçüncü grup ise imalatçılar ve yan sanayicileridir.

Çok eski bir firmasınız. Bu tecrübe işinize nasıl yansıyor?

Bir klas kuruluşu doğduğu ülkenin endüstrisinden beslenmektedir. Fransa'da da şu an çok yoğun bir gemi inşaat sektörü ve armatörlük faaliyetleri olmamasına rağmen yaklaşık 100-150 yıl öncesine dayanan kuvvetli bir denizcilik altyapısı mevcut. Dolayısıyla Fransa'nın en büyük tersanelerinden Chantiers De L'atlantique şu anda dünyanın en büyük cruise gemilerini yapmaktadır. Bu gemilerin inşasında da Bureau Veristas ile yakın temas halindedir. Aynı zamanda yine Fransa'daki diğer büyük tersaneler de gaz gemileri yapmaktadır. Dünyadaki ilk gaz gemileri Fransa'da inşa edilerek Bureau Veristas tarafından klaslanmıştır. Dolayısıyla özellikle yolcu gemileri ve gaz gemileri alanında tarihsel olarak liderliğini göstermiştir.

Türk gemi inşa sanayisinin şu anki durumunu nasıl görüyorsunuz? Gelecek için nasıl bir potansiyeli var?

Bence Türk tersaneleri Avrupa ülkeleriyle kıyaslanamayacak bir şekilde hem altyapı yatırımları, hem insan kaynakları, hem de teknoloji açısından rakipsiz gibi görünüyor. Fakat günümüzde yaşanan finansal problemlerden dolayı Türk tersanelerinin yeni sipariş alımlarında sıkıntılar yaşanmakta olduğu bir gerçek.

2020'de IMO'nun regülasyonları devreye girecek. Bu regülasyonlar bütün denizcilik sektörünü baştan aşağı etkileyecek. Bu değişimle ilgili herhangi bir hazırlığı var mı Bureau Veristas'ın?

Bizim geniş ve yetkin bir plan onay ofisimiz olduğu için dünyada scrubber takmak ile ilgili projeleri inceliyoruz. O açıdan kendimizi hazır hissediyoruz. Yeni teknolojiler ve gaz ile çalışan gemiler önemli bir konu. Dünyada bu konudaki liderliğimiz de tartışılmaz açıkçası. Gemilerde LNG kullanımının gün geçtikçe artması bu gemilere LNG bunkering yapılmasını gerektiriyor. Dolayısıyla LNG bunkering konusuyla ilgili çalışmalarını açısından da Bareu Veristas'ın birçok yatırımı var.

IHM sertifikası konusu da çok sıcak bir konu, bu regülasyon için harekete geçilmeli mi?

Inventory of Hazardous Materials regülasyonu 2021 Ocak ayından itibaren yürürlüğe girecek. O tarihten itibaren Avrupa'ya uğrayan gemilerin IHM Sertifikası'nı almış olmaları gerekiyor. IHM Sertifikası'nı da şu şekilde özetleyebilirim; geminin imalatında herhangi bir insana ve çevreye zararlı maddenin kullanılmamış olması gerekmektedir. Geminin bozma aşamasında bu kullanılmış maddelerin de çevreyi kirletmemeleri üzerine dayanıyor. Dolayısıyla benim tavsiyem özellikle 2019 sonu 2020 başlarında armatör firmalarımızın bu konuyla ilgili planlamalarını yapmaları. İlgili klas kuruluşlarıyla temasa geçerek gemilerinin bu konulardaki

sertifikasyonlarını tamamlamaları. Bu sertifikasyon aslında üç ana adımdan oluşmaktadır. Birincisi kuruluşların gemiyi ziyaretlerinde çevre ve insan sağlığına zararlı olabilecek malzeme potansiyeline sahip gemi parçalarından örnekler alınarak laboratuvarlarda test edilir.

Eğer tehlikeli maddeler içermiyorsa problem yoktur. Buna göre bir envanter hazırlanıp gemiye verilir. Armatör de bu envanterle birlikte klas kuruluşuna başvuruyor. Bu belge ile sertifikayı almak mümkün. Eğer böyle bir ürün tespit edilmişse armatörün önüne iki seçenek çıkar. Ya bu ürünün gemiden temizlenmesi ya da birtakım çevreye ve insanlara zarar vermeyecek şekilde önlemler alınarak izolasyonunun sağlanması. Dolayısıyla sürecin bu şekilde takip edilmesi gerekiyor.

Türk filosunda toksik malzeme kullanımı ne seviyede?

Eski yıllarda hem ulusal hem uluslararası anlamda bu tarz maddelerin kullanılmasına yönelik herhangi bir yasaklama olmadığı için kullanılmaktaydı. Şimdi onlar conta veya ısı, ses izolasyon malzemelerinde tespit edilirse gemi üzerinden temizlenmesi gerekiyor. Denetlemesi tanınmış bir klas kurumunun uzmanı gemiye gidiyor. Gemiden örnekler alınıyor. Bunları özel koruyucu poşetlere koyarak yetkilendirilmiş laboratuvarlara gönderiyor. O laboratuvarında izolasyon malzemeleri kontrol ediliyor. Dolayısıyla elde edilen verilerle bir envanter oluşturularak sonuca varılıyor.

Maddenin buluntusu halinde armatöre kalıyor karar. Regülasyon bunu değiştirmeyi zorunlu kılmıyor. Geminin regülasyona girmesi halinde sökülme aşamasında çevreye ve insanlara zarar vermemesi için yapılıyor bu işlem. Zararlı maddelerin varlığı halinde envantere bakılıyor ve sökülme işlemi sırasında birtakım önlemler alınıyor. Ona göre bir prosedür yazılıyor. O prosedür çerçevesinde onların sökümü, muhafazası ve yok edilmesi yapılıyor.

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

KÜRESEL SÜLFÜR ÜST LİMİTİ UYGULAMASI İÇİN SON DÖRT AY

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping - ICS), armatörlerin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun küresel sülfür üst limitine ilişkin yeni yönetmeliklerine uyum sağlamalarına yardım etmek amacıyla güncel bir kılavuz yayınladı.



Guy Platten

1 Ocak 2020 tarihinde resmi olarak yürürlüğe girecek olan yasal çerçeve kapsamında, dünya çapında ticari gemilerde kullanılan deniz yakıtlarının sülfür içeriğinin % 0.50 m/m'nin altında olması veya alternatif bir azaltma teknolojisinin kullanılması gerekiyor. ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuyla ilgili olarak şu ifadeleri kullandı: "Bahsettiğimiz yeni yönetmelikler hem insan sağlığı için hem de çevre için faydalıdır. [...] ICS tarafından yayınlanan ücretsiz kılavuzlar, uyum için yapılacak hazırlıklar kapsamında denizcilik şirketlerine yardımcı olacaktır. Armatörlerin tüm gemileri için IMO tarafından kabul edilmiş şablonu kullanarak bir Uygulama Planı hazırlamalarını şiddetle tavsiye ediyoruz."

ICS'nin yayınladığı kılavuz; yakıt mevcut olmama durumunun raporlanması, yakıt emniyeti ve kalitesi gibi konuları ele alan en güncel IMO yönetmeliklerini bir araya getirmektedir. Güncellenen kılavuzlar, gemi işletmecilerinin hatası olmaksızın

ortaya çıkabilecek liman kontrolü problemlerinin önlenmesi ve armatörlerin ve mürettebatın çok yakıtlı durumların sonucunda karşılaştıkları sorunlarla başa çıkılabilmeleri konularında yardımcı olacak. "2020 Küresel Sülfür Üst Limitine Uyum" (Compliance with the 2020 Global Sulphur Cap) isimli kılavuz; yakıt uyumunu doğrulamak amacıyla gemiden numune alınmasına izin veren gereksinimlerle ilgili ayrıntıları, farklı yakıtların yönetilmesi ile ilgili yeni bir bölümü, güncellenmiş bir sıkça sorulan sorular ve IMO Yakıt Mevcut Olmama

(Fuel Oil Non-Availability Report – FONAR) şablonunun da bulunduğu yeni bir eki muhteva ediyor.

Guy Platten; "Sektörümüz ilerlemeye odaklansa da, dünya çapında emniyetli ve uyumlu düşük sülfürlü yakıtların mevcudiyeti ve kullanımıyla ilgili operasyonel zorluklara dair belirsizlik devam etmektedir. İlgili hükümetlerin, yakıt üreticilerinin ve yakıt ikmalcilerinin dünya çapındaki her limanda emniyetli ve uyumlu yakıtların bulunması konusunda çabalarını iki katına çıkarmaları gerekmektedir" dedi. Bahsi geçen kılavuz ICS'in bölgesel ortakları olan Asya Armatörler Birliği (Asian Shipowners' Association - ASA) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri'nin (European Community Shipowners' Associations - ECSA) desteği ile hazırlanmış olup, ücretsiz olarak aşağıdaki linkten indirilebilmektedir: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/guidance-for-compliance-with-the-2020-global-sulphur-cap-july-2019.pdf?sfvrsn=22>

(Kaynak: ICS)





Lighthouse Ship Brokers Ltd.



Shipbrokers & Consultants since 2006

www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

BİRLEŞİK KRALLIK TEMİZ DENİZCİLİK PLANI'NI SUNDU

Birleşik Krallık Hükümeti, denizcilik sektöründen kaynaklanan kirliliği azaltmak amacıyla Temiz Denizcilik Planı (Clean Maritime Plan) adlı bir rapor yayımladı.



Nusrat Ghani

Denizcilik Bakanı Nusrat Ghani tarafından Londra'da faaliyete geçirilen plan, 2025 yılından itibaren Birleşik Krallık sularında kullanılması planlanan gemilerin sıfır emisyonla çalışabilecek teknolojilerle dizayn edilmesini gerektiriyor. Hükümet aynı zamanda, sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına geçiş konusunda teşvik yolları arayarak, bu konuda önümüzdeki sene danışmanlık sağlayacağını duyurdu.

Bahse konu plan kapsamında denizcilikten kaynaklanan emisyonların azaltılmasına yönelik yenilikçi yolların bulunması için 1 milyon Sterlinlik (1.25 milyon USD) bir yarışma, Birleşik Krallık sularındaki ve yerli gemilerdeki emisyonları azaltmak için somut bir gösterge çağrısıyla birlikte yayımlandı.

Temiz Denizcilik Planı; tüm sektörler



Mark Simmonds

genelinde hava kirliliğini azaltıp, kamu sağlığını ve çevreyi korumayı hedefleyen Temiz Hava Stratejisi'nin bir parçası olarak. Bahse konu plan ayrıca, Birleşik Krallığın 2050 yılına kadar sera gazı emisyonlarını sıfıra indirme taahhüdüne de katkı sağlayacak.

Denizcilik Bakanı Nusrat Ghani konuyla ilgili olarak; "Denizcilik sektörünün Birleşik Krallık ekonomisindeki yeri yadsınamaz. Fakat hava kalitesini artırmak, iklim dikkat çekiyor değişikliği ile mücadele etmek ve emisyonları azaltmak için gerekli her şey yapılmalıdır. Yenilikler konusunda heyecan verici imkânlarla sahip olan Temiz Denizcilik Planı sektör için iddialı bir bakış açısına sahip. Plan, İngiltere'nin denizcilik sektöründe yeni yeşil teknolojiler için küresel bir merkez haline gelmesini sağlayacaktır"

şeklinde konuştu. Denizcilik sektöründe emisyonları azaltma konusunda ciddi aşamalar kaydedildi. Örneğin Birleşik Krallık sularında, İskoçya'da ve Wight Adası'na yapılan seyahatlerde hibrit feribotlar kullanılıyor. Londra Liman İdaresi de hali hazırda hibrid gemiler kullanmaktadır. Hava kalitesini artırma stratejilerine yardımcı olmak üzere limanlar için de bir kılavuz yayımlandı. Söz konusu kılavuz hem limanların kendi operasyonlarına yönelik olarak hazırlandı, hem de ülke genelinde hava kalitesinin iyileştirilmesini destekleyici nitelik taşımaktadır.

İngiliz Limanlar Birliği (The British Ports Association-BPA) Politika Başkanı Mark Simmonds da konuyla ilgili şunları söyledi: "Hükümet ve denizcilik sektörü tarafından sağlam temeller üzerinde inşa edilmesi gereken Temiz Denizcilik Planını memnuniyetle karşılıyoruz. Bu kapsamda denizcilik sektörü, planın uygulanmasından ve daha geniş kapsamlı sıfır emisyon hedeflerinden sorumlu taraf olacaktır."

İngiliz Limanlar Birliği'nin bahse konu zorluklar çerçevesinde hükümet ile iş birliği içerisinde olacağını belirten Simmonds; "Birleşik Krallık, pazarın lideri olan limanlar sektörünün, ticaretin % 95'ini taşımakta olan uluslararası denizcilik sektörüne dünya standartlarında altyapı ve hizmet sağladığı konusunda yıllardır fikir birliğine sahiptir.

Biz, hükümetle iş birliği içerisinde, insanlığın en büyük sorunlarından birinin bu yaklaşımla çözülebileceğine inanıyoruz" dedi.

(Kaynak: World Maritime News)



**NEW BUILDING - CONVERSION
REPAIR - MAINTENANCE - DOCKING**

We provide prompt and qualified solutions, competitive prices and on time delivery
With the long-standing superior engineering experience of our team
In Tuzla Istanbul; the most advantageous shipyard base of Mediterranean Region.



**HIGH QUALITY SERVICE
COST EFFECTIVE SOLUTIONS**



**DECADES OF EXPERIENCE
ADVANTAGEOUS LOCATION**



**ACCURATE PLANNING
TIMELY DELIVERY**

WE STRENGTHEN YOUR SHIPS

EBU-ETF-IG NEHİR TURLARI İÇİN ANLAŞMA İMZALADI

Avrupa Barç Birliği (EBU), Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF) ve IG Rivercruise nehir turları ile ilgili anlaşma imzaladı.



Avrupa Barç Birliği (EBU), Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF) ve IG Rivercruise, Avrupa nehirlerindeki kruvaziyer sektöründe adaletli istihdamı destekleyen önlemler konusunda birlikte çalışmayı taahhüt eden bir anlaşmaya imza attı. Avrupa'daki nehir kruvaziyer sektörü son yıllarda hızla büyüme gösteriyor. Bu büyüme başarısı, örneğin bir gemi gezisi için gemi sahipleri, gemi işletmecileri ve yemek şirketleri gibi tarafların iş birliği anlamına gelen daha karmaşık iş modellerini beraberinde getirdi. Bununla birlikte pek çok AB üyesi ülke, nehirlerdeki kruvaziyer faaliyetlerinde çalışanların istihdamlarıyla ilgili olarak yasaları çığnemiş bulunuyor.

Bu durum özellikle gemide karşılıma ve yemek hizmeti gibi denizcilik dışı görevlerde çalışan personeli ilgilendiriyor. Nehir turları sektöründe çalışanların tabi olacağı geçerli bölgesel

ve uluslararası kurallar konusunda çelişkiler ve belirsizlikler devam ederken, aynı zamanda bu kuralların AB üye ülkeleri ve İsviçre'de uygulanma yolu ile ilgili soru işaretleri kafaları karıştııyor. Sonuç olarak, her bir faaliyetten ve personelden hangi tarafın sorumlu olacağı her zaman açıkça belli değil.

EBU, ETF ve IG Rivercruise; nehir kruvaziyer gemisinde sağlanan hizmetler de dâhil olmak üzere gemide gerçekteşen her olaydan gemi işletmecisinin sorumlu olması gerektiği görüşünde. Söz konusu kuruluşlar, eşit şartlar temin edilerek nehir kruvaziyer gemilerindeki çalışma koşullarının iyileştirilmesi için birlikte çalışmayı kabul ettiler.

Bu doğrultuda; Avrupa'daki nehir kruvaziyer faaliyetlerinin karmaşık yapısı anlaşıldıktan sonra, nehir turlarındaki

mevcut iş modelleri ve prosedürlerin bir envanteri çıkarılacak ve sektördeki geçerli kuralların hem Avrupa açısından, hem de küresel açıdan incelemesi yapılacak. Ek olarak bahsi geçen kuralların sosyal damping ya da kötü çalışma koşullarına yol açabilecek durumlarına özel olarak odaklanılarak, AB üye devletlerinde ve İsviçre'de nasıl uygulandığı incelenecek.

EBU, ETF ve IG Rivercruise, bu doğrultuda bağlayıcılığı bulunan tedbirleri veya anlaşmaları 2020 yılının sonbaharında uygulanacak şekilde önermeyi planlıyor. Söz konusu tedbir ya da anlaşmalar ile nehir turları sektöründe hem işverenlere, hem de çalışanlara fayda sağlanabileceği ve böylece eşit şartların temin edildiği sosyal açıdan sürdürülebilir bir endüstri oluşturulabileceği ifade ediliyor.

(Kaynak: ETF)



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

AB VE KANADA OKYANUS ORTAKLIĞI SÖZLEŞMESİ'NE İMZA ATTI

Avrupa Birliği ve Kanada, imzaladıkları Okyanus Ortaklığı Sözleşmesi ile okyanusların yönetiminin ortak bir mesele ve sorumluluk olduğu konusunda fikir birliğine vardılar. Böylece okyanusların, okyanus kaynaklarının ve ekosistemlerinin korunmasının ve sürdürülebilir kullanımının yalnızca uluslararası işbirliği sayesinde mümkün olabileceği vurgulandı.



Ortaklık anlaşmasının; yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılığın, deniz kirliliğinin ve iklim değişikliğinin olumsuz etkileriyle savaşa konusunda tarafların açık taahhütlerini kapsadığı görülüyor.

Bahse konu anlaşma ayrıca, denizcilik sektörünün ve denizciliğin sürdürülebilir kalkınması ve başta Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 14 olmak üzere 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin uygulanması konularına yardımcı olacak.

Avrupa Birliği'nin Çevre, Denizcilik ve Balıkçılıktan Sorumlu Bakanı Karmenu Vella konuyla ilgili şu ifadeleri kullandı: "Denizlerimizin karşı karşıya kaldığı

en büyük sorunları oluşturan iklim değişikliği, plastik kirliliği ve yasa dışı avlanmalar bizim önceliklerimizden bazılarıdır.

"Hiçbir ülke ya da bölge bu sorunlarla tek başına mücadele edemez. Biz, AB ve Kanada'nın birlikte daha sağlıklı denizler için öncülük etmelerinden mutluluk duyuyoruz."

Bahse konu ortaklık ileriye doğru atılmış büyük bir adımdır ve aşağıdaki alanlarda gelecekte yapılacak işbirliğinin genel hatlarını ortaya koyuyor.

- Açık denizlerde deniz biyoçeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımı,
- Denizlerdeki plastik çöpleri ve mikro

plastikleri de kapsayacak şekilde deniz kirliliğiyle mücadele;

- İklim değişikliğine ilişkin Paris Anlaşması'nın uygulanması;
- Kuzey kutup bölgesindeki kural dışı ticari balıkçılığın önlenmesi;
- Okyanus yönetiminin yerel ve küresel alanlarda güçlendirilmesi;
- Denizde emniyetli ve iyi çalışma şartlarının teşviği;
- Yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılıkla mücadele.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)



TURKP&I

Denizciliğin Güvenli Limanı

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yükünüzü paylaşıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda yer alıyoruz. Türk P&I ile güvende kalın.



Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

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



AMSTERDAM LİMANI H₂SHIPS PROJESİ'NE KATILIYOR

Amsterdam Limanı, hidrojenin gemi yakıtı olarak kullanılmasına odaklanacak olan H2SHIPS isimli Avrupa projesine katıldığını duyurdu.



Interreg Kuzey-Batı Avrupa Programı¹ kapsamında gerçekleştirilecek olan söz konusu proje, hidrojenin deniz taşımacılığı için yakıt ve sevk alanında kullanılmasının ekonomik ve teknik fizibilitasını ortaya koyacak ve teknolojinin piyasaya başarılı bir şekilde girmesine yönelik koşulları tespit edecek.

H2SHIPS projesi kapsamında iki pilot proje uygulanacak: Amsterdam'da hidrojenle çalışan yeni bir gemi inşa edilecek ve açık denizde faaliyet gösterebilecek H₂ yakıt ikmal sistemleri Belçika'da geliştirilerek test edilecek. Interreg Kuzey-Batı Avrupa Programının ortak fonundan yaklaşık 3.5 Milyon Euro alacak olan bahse konu proje, Temmuz 2022'de sona erecek.

O tarihe kadar, bir geminin

hidrojen yakıtı kullanacak şekilde dönüştürüleceği ve dikkate değer CO₂ azaltımı yaparak tümüyle faaliyet göstermeye başlamış olacağı ifade ediliyor.

Projeye Amsterdam Limanı'nın yanı sıra, Paris Özerk Limanı da dâhil olmak üzere Belçika, Danimarka, Fransa, Birleşik Krallık ve Hollanda'dan 12 liman daha katılacak. Projenin kapsadığı bölgede hidrojenle çalışan gemi sayısının 2032 yılına kadar toplam 58'e çıkması öngörülmüyor.

Hidrojenle çalışan sevk sistemlerinin piyasaya girmesi yakın olsa bile, fosil yakıtlara kıyasla daha pahalılar. Bununla birlikte, konvansiyonel yanmalı motorlarla karşılaştırıldıklarında hatırı sayılır ölçüde avantajı bulunmakta. Örneğin hidrojen herhangi bir emisyon

ortaya çıkarmaksızın mekanik enerjiye veya elektrik enerjisine dönüştürülebilmekte. Bunlara ek olarak, hidrojenle çalışan sevk sistemleri daha sessiz çalışmakta ve daha az bakım onarım gerekliliği doğurmaktadır.

(Kaynak: World Maritime News)



1Interreg Kuzey – Batı Avrupa (North-West Europe -NWE) Programı Kuzey-Batı Avrupa'yı önemli bir ekonomik aktör ve yüksek inovasyon, sürdürülebilirlik ve uyum seviyeleri ile yaşamak ve çalışmak için cazip bir yer haline getirmek amacıyla Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen bir Bölgesel İşbirliği Programıdır. Program, Belçika, Fransa, Almanya, İrlanda, Lüksemburg, Hollanda, İsviçre ve Birleşik Krallık'tan kurumların işbirliği kapsamındaki faaliyetlere 370 milyon Euro yatırım yapmaktadır.

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rıhtımlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA
www.portofbandirma.com.tr

1 Ocak - 26 Ağustos 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. Ağustos ayı içerisinde Tokyo MoU kapsamında 1 Türk Bayraklı gemi Çin'in Şangay 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	AĞUSTOS 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (ŞANGAY)
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	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	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	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 AĞUSTOS) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (AĞUSTOS)
PARIS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	2 (180 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (34 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (226 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (94 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 ulaşılamamaktadır.

*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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Deniz taşımacılığında Türkiye - Rusya ilişkileri ve I. Petro'nun yeri



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

Askeri olarak dünyanın ikinci büyük donanmasına sahip olan Rusya bugün ticari filo olarak aynı durumda değildir. Sahip olduğu filonun da yüzde 65'i yabancı bayrak altında çalıştırılmaktadır. Diğer sıkıntılı durum filonun yaşlıdır. Rus nehir gemileri yaşlanmakta, bu durum gemilerin bakım tutum ihtiyacını artırmakta, çevreci uluslararası kurallar ise bunlara uyum sağlamak için ilave modifikasyon ve maliyet yaratmaktadır. Aynı durum Rus tersaneleri için de geçerlidir. Bunlarda dağılma süreci sonrasında gerekli gelişimi tamamlayamamış ve ihtiyacı karşılamaz olmuşlardır. Oysa çözümlenme süreci öncesinde Rus Ticari Filosu hem SSCB ve Comecon ülkeleri ticaretinin taşınması, hem de KRUIZ gemileri ile döviz geliri elde etmek bakımından son derece iyi ve etkin bir durumdaydı.

Rusya'nın gerek ülke olarak, gerekse deniz ticaretinde gelişmesinde Çar I. Petro'nun rolünün büyük olduğu bilinen bir gerçektir. Rusya Petro sayesinde düzenli bir ordu ve donanma oluşturarak, bu günkü güçlü Rusya'nın temellerini atmıştır. Rusya ve dünyada büyük Petro olarak bilinen bu çar, ülkemizde deli Petro olarak tanınmaktadır. 1682 yılında zayıf ve hastalıklı ağabeyi ile tahta çıkan Petro 17 yaşındayken bir saray darbesi ile yönetimi taht naibi olan ablası Sofia Alekseyevna ve onun sevgilisi ve başdanışman olan Vasili Golitsin'in elinden almış, sonra ise 1694 yılında annesinin, bilahare ağabeyi Ivan'ın ölümü ile 1696 yılında tahtın tek hakimi olmuştur. Petro iyi bir lider olduğu kadar bir deniz tutkunu olarak, Rus Donanması'nın gelişmesinde ve reformlar ile Rusya'nın gelişiminde büyük rol oynamıştır.

Bu Rus Çarı dünya hakimiyetini ele geçirmeyi planlamakta olup, bunun için ticareti geliştirmenin önemini bilincindeydi. Fakat o tarihlerde güneyde Karadeniz Osmanlı hakimiyeti altında ve adeta Osmanlı'nın bir iç denizi statüsünde olduğundan, kuzeyde ise buzlarla kaplı denizler olduğundan Rusya sıcak denizlere ve dünyaya açılmamakta ve ticaret yapamamaktaydı. Karadeniz'den çıksa Boğazlar yine Osmanlı'nın kontrolündeydi.

Bilindiği üzere Boğazları kontrol eden Karadeniz ticaretini de kontrol eder düşüncesi doğrultusunda; önce Yıldırım Beyazıt Anadoluhisarı'nı yaptırmış (Tabii aynı zamanda Bizans'a Karadeniz üzerinden gelecek yardımları durdurmak için), daha sonra Fatih Sultan Mehmet Boğazkesen Kalesi'ni (Rumeli Hisarı'nı) yaptırarak

Karadeniz'e giriş ve çıkışı kontrol etmeye başlamıştır. 1453 yılında İstanbul'un fethiyle Boğazlar tam anlamıyla Osmanlı kontrolüne girmiştir. II. Beyazid devrinde ise Kili ve Akkırman'ın alınması ile (1484) bütün Karadeniz kıyıları Osmanlı kontrolüne geçerek, Osmanlı Devleti bu denize geçişi yabancılar için imkansız hale getirmiştir. Böylece 16 YY. sonunda dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz; siyasi, idari ve ticari bakımdan adeta Osmanlı'nın bir iç denizi haline gelerek bu durum 17 YY. boyunca devam etmiştir (İdris Bostan: Osmanlı Denizciliği).

18. YY'ın başlarında Osmanlıların ticari maksatla bile olsa yabancı bir devletin Karadeniz'e girmesi konusundaki düşünceleri tavizsiz olup, hiçbir yabancı devleti bu denize yaklaştırmamıştır. Rusya'nın Karadeniz'de kendi gemileri ile ticaret yapma konusundaki çabaları, bunun ardından diğer devletlerin bu bölgede ticaret hakkı elde edebilmek hususundaki gayretleri hemen hemen bir yüz yıl sürmüştür. Petro 1695'de Azak Kalesi'ni kuşatmış, ancak **"Deniz kuvvetlerinden"** yoksun olduğu için kaleyi ele geçiremeyerek geri dönmek zorunda kalmıştır. Ancak Azak Kalesi kuşatması başarısızlığı Petro'ya düzenli bir ordu ve güçlü donanmanın ne kadar önemli bir husus olduğunu öğretmiştir. Bunun üzerine Petro 1695-1696 kışında Don Nehri kıyısında Voronej'de bir nehir donanması oluşturarak, kaleyi karadan ve denizden kuşatarak ele geçirmiştir.

Bu sırada Osmanlı 16 yıldır kutsal ittifak denilen Avusturya, Lehistan, Rusya, Venedik ve Malta devletleri ile savaşmakta olup, ekonomisi çökmüştür. Sonunda barış istemek zorunda



kalmıştır. Böylece 1699 Karlofça Antlaşması ile ilk defa Osmanlı toprak kaybetmiştir. Rusya anlaşma yapmaya yanaşmamış ve ateşkes mutabakatı yapmakta ısrarcı olmuştur. Fakat daha sonra Karlofça Antlaşması'nın devamı olarak Rusya ile 1700 yılında İstanbul Antlaşması yapılarak, Azak Kalesi Ruslara verilmiştir. Rusya'nın İstanbul'da daimi elçi bulundurması kabul edilmiş, Petro'nun Kerç Kalesi'nin de kendilerine verilmesi teklifi ise reddedilmiştir. Böylece Rusya'nın Karadeniz'e çıkış emeli gerçekleşmemiş ve Azak Denizi'nde kapalı kalmıştır. Venedikli uzmanların yardımı ile burada bir donanma oluşturulsa da, Azak'tan çıkışı sağlayamamıştır. İstanbul Antlaşması sırasında Ruslar, Rus gemilerinin Karadeniz'de serbestçe dolaşabilmeleri için her şartı kabul edeceklerini, bu cümleden olmak üzere Rus gemilerinde korsanlar ile mücadele etmek için yer alan toprakların çıkartılmasını, gemilerinin Kerç Boğazı'nda kontrol edilmesini, her gemide Türk görevliler ile gemicilerin bulunabileceğini teklif

etmelerine rağmen Osmanlı bunu kabul etmemiştir. (Bilindiği üzere bu gün bu kontrol Ukrayna ile arasındaki ihtilaf yüzünden Kerç'te armatörlerimizin şikayetlerine neden olacak şekilde Rusya tarafından yapılmaktadır.) Daha sonra ise, Baltacı Mehmet Paşa Prut Nehri kıyılarında yapılan savaşta Rus Ordusu'nu büyük bir mağlubiyete uğratması üzerine imzalanan Prut Mütarekesi ile (1711) Rusya Azak Kalesi'nden ve denizinden vazgeçmek zorunda kalmıştır.

Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı tutulması Osmanlı için çok stratejik bir konuydu. Çünkü İstanbul'un bütün zahiresi tahıl, et ve diğer ürünler Karadeniz ve Tuna Nehri kıyılarında bulunan hakimiyetindeki topraklardan elde edilmekteydi. Bunlar içinde hububat en önemli yeri teşkil ediyordu. Bu sebeple Karadeniz'deki Osmanlı ticari faaliyeti büyük ölçüde buğday ve benzeri zahirenin temini ile alakalıydı. Karadeniz'de hububatın temin edildiği bölgeler yukarıda da söz edildiği üzere Tuna Havzası ile Rumeli ve Anadolu

sahillerinin hinterlandı olup, ihtiyaç olan hububatın taşınması deniz yolu ile yapılıyordu.

Bu cümleden olmak üzere Karadeniz'de taşıma ticaret yapan Osmanlı deniz tüccarının bir gurubu İstanbul'un ihtiyacı olan buğdayı taşıyan ve devletle sözleşmeli olarak çalışan **kapalı tüccarı**, diğeri ise **serbest çalışan müteşebbis tüccardı**. Karadeniz'den özellikle Tuna ve havalisindeki iskelelerden Unkapanı'na (kapalı dakik) zahire taşımak için devlet ile bir takım şartlar dahilinde sözleşme yapan bu gemilere kapalı dakik sefayını ya da kapalı defterli sefayını deniliyordu. Bu gemiler diğerlerinden farklı ve imtiyazlı kabul ediliyor ve iskelelerde diğer gemilerden önce yük alabiliyorlardı. (Prof. Dr. İdris Bostan: Osmanlı Denizciliği)

Osmanlı böylece hem İstanbul'un stratejik gıda bakımından sıkıntı çekmemesini sağlıyor, bunu koruma ve güvenceye alıyor, hem de kendine hasım olan düşmanlarının bu bakımdan ihtiyaçlarını gidermesini önlemeye

çalışıyordu. Diğer taraftan amaç; kendi hakimiyeti altındaki toprakları askeri olarak korumak, potansiyel düşmanlarının iktisaden güçlenmelerini önlemektir. Osmanlı zaten ticaret serbestisi tanıdığı ülkelere de bu hakkı, İstanbul'un bu mallara ihtiyacının bulunmaması ve Osmanlı tüccarlarının talebinin olmaması ve Osmanlı ile dost diğer ülkelere satılması şartı ile müsaade ediyordu.

Yukarıda belirtildiği üzere belli bir süre için Azov'da (Azak) hakimiyeti ele geçiren Petro'nun asıl amacı ise, ikinci hamle olarak Kerç Kalesi ve bilahare Boğazları ele geçirmek ve böylece sıcak denizlere inmek olsa da, bunda başarılı olamamış Prut Savaşı sonrası Azak Kalesi'ni de kaybetmiştir. Kaldı ki yukarıda da açıklandığı üzere; o tarihlerde Osmanlı'nın önce Venedik, bilahare Fransa'ya, daha sonra İngilizlere verdiği imtiyaz ile bu ülkelerin tüccarlarına kendi gemilerine hatta kendi bandıraları altında yabancı ülke gemilerine ve tüccarlarına belli şartlara vabeste olarak ticaret serbestisi tanıdığı. (Gümrük vergisi ödemeleri, boğaz geçişlerinde Selamiye Akçesi (selamet akçesi) ödemeleri, boğaz giriş ve çıkışlarında mal ve mürettebat listesi beyanında bulunmaları, Osmanlı ile savaş halinde olan yerlere mal taşımamaları şartı ile Boğazdan çıkış ve girişlerde gemi üzerindeki personelin kaydı tutulmakta ve aynen geri gelmesi istenmekteydi.)

Petro'nun yukarıda sözü edilen filosu Venedikli uzmanlardan yardım alsa da, o günkü teknolojiye göre basit olup, açık denizlerde iş görececek bir filo olmamıştır. Petro o tarihlerde denizcilikte ileri olan ülkelerden uzman davet etmek yerine soylu ailelerin seçilen gençlerin Hollanda, İngiltere ve Hollanda'ya gönderilmesini sağlamıştır.

(Osmanlı ise tersane yapımında bu yolu tercih etmemiş tersine Fransa (Mühendis Brun), İsveç (Mühendis Rhode ve ekibi) ve İngiltere'den (Mühendis Daniel) uzmanlar getirtmiştir. Ayrıca Cenevizli demirci

Yakomi ve Venedikli marangoz Yozop uzun yıllar Osmanlı Donanması'nın inşasına hizmet etmiştir. Prof Dr. İdris Bostan). Daha da ötesinde Petro 1967 yılında kimliğini gizleyerek, denizcilik eğitimi almak için gizlice Hollanda, Almanya ve İngiltere'ye gitmiş ve tersanelerde marangozluk yapmış, gemi inşası ve tıp üzerinde çalışmıştır. Osmanlıya karşı müttefik arayışında ise çok başarılı olamamıştır.

O devirlerde önemli olan husus yeterli beşeri sermaye yani gemi yapım işinde çalışacak ustalar, tersane yapım mühendisleri, marangoz, demirci gibi sanatkarlar ve bu gemilerde çalışacak kürekçiler, reisler ve gemicilerdi. Rusya bu açığı daha sonra burada açıklanacağı üzere Osmanlı hakimiyeti altındaki bölgelerdeki Osmanlı reayasından özellikle Doğu Akdeniz'deki adalarda mukim Rumlardan sağlamaya çalışmıştır. (Bu husus Osmanlı'nın bu bakımdan bir zenginliği idi. Boğazlarda kılavuzluğu da bu Rum kılavuzlar yapmaktaydı.) Osmanlı ise Rusya'nın bu politikasından hiç hoşnut değildi. Nitekim daha sonra burada açıklanacağı üzere Rusya'ya kendi gemileri ile ancak kendi bölgesinden çıkan malların ticareti için izin verdiği 1779 Aynalı Kavak Tenkihnamesi'nde Rus gemilerinde Osmanlı reayasının çalışmasını yasaklamıştır.

Bununla birlikte ilk denizcilik okulu Rusya'da 1696 yılında açılmıştır. Aşağıda belirtilecek olan Çeşme baskını 1770 yılında gerçekleştiğinde Rusya'nın 7 adet denizcilik okulu bulunmaktaydı. Bizde ise denizcilik okulu ya da deniz harp okulunun ilk temelleri bu baskın sonucu olarak 1773 yılında atılmıştır. Petro ilaveten 1709'da bugün faaliyette olan deniz müzesini açtırmış, St. Petersburg'da Donanma Hastanesi'ni 1715'de kurdurmuş (Bizde bunlar sırası ile 1897 ve 1827 de olmuştur) İlk Donanma Talimatnamesi'ni 1720 yılında hazırlatmıştır. (Tayfun Timoçin Çeşme Baskını) Tüm bunlara rağmen

1725'de ölen Petro'nun sıcak denizlere inme ve Karadeniz'de ticaret serbestisi elde etme hayali ona değil Çariçe II. Katherina'ya nasip olmuştur. (Kırım'ı Rus topraklarına katan da bu Çariçedir.)

Osmanlı ile Rusya arasında akdedilen İstanbul Antlaşması'nın süresi dolmadan Rusya II. Katherina döneminde 1770 yılında İngilizlerin yardımı ile Cebelitarık'tan Akdeniz'e soktuğu donanması ile Çeşme'de Osmanlı Donanması'nı yakmıştır. Bu Osmanlı tarihinde İnebahtı Savaşı yenilgisinden sonra donanmamıza verilen ikinci büyük tahribat olmuştur. Rusya'nın belli şartlara vabeste olarak Karadeniz'de ticaret yapması I. Petro sonrasında 1739 Belgrad Antlaşması ile olmuştur. Ancak bu antlaşma ile Rusya bu ticareti, Osmanlı reayasına ait gemiler ile yapabilmekteydi. Kendi gemilerini kullanamıyordu. Rusya'nın Azak ve Karadeniz'de Rus harp ve ticaret gemisi bulunduramayacağı hükme bağlanmıştı. Rusya kendi gemileri ile Karadeniz'de ticaret yapmak hakkını ancak belli şartlara vabeste olarak Küçük Kaynarca Antlaşması ile elde etmiştir. Bunda da sahnede çariçe II. Katerina ya da başka deyişle Büyük Katerina bulunmaktaydı. (Rusya'yı ve Rus milletini yaratan 3 lider Müthiş Ivan, II Katerina ve I. Petro olmuştur) Kısaca Petro'nun sıcak denizlere inme hayali ve vasiyeti II. Katerina tarafından gerçekleştirilmiştir.

Rusya'nın yüzyıla yakın süren mücadelelerden sonra 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile elde ettiği haklar bu denizi bir Türk iç denizi olmaktan çıkarmıştır. Ancak buna rağmen Rusya'nın bu konudaki ticaret özgürlüğü tam olmayıp, belli sınırlamalara tabi idi. Örneğin Küçük Kaynarca Antlaşması sonrası görülen lüzum üzerine bu anlaşmanın Akdeniz ve Karadeniz ile ilgili maddesinin de tadiline ihtiyaç duyulmuş ve 1779 yılında Aynalıkavak Tenkihnamesi yapılmıştır.

Bu Tenkihnamesi'nin 6. maddesi ile Rus tüccarına Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret serbestisi verildiği halde gemilerin büyüklüğüne sınırlama getirilmiştir. Buna göre gemilerin en büyüğü 16.000 kile, en küçüğü ise 1000 kile ağırlığında yük taşıyabilecekti. Ayrıca yukarıda da belirtildiği üzere, Rus gemilerinde ihtiyaç olsa bile Osmanlı reayasının gemici olarak kullanılması yasaklanmıştır.

Aynalı Kavak Tenkihnamesi ile Karadeniz'deki ticaret imkanları biraz daha kısıtlanmak istenen Rusya, çok geçmeden Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki bazı toprakları işgal ederek durumu lehlerine çevirmeye çalışmışlardır. Nitekim yukarıda belirtildiği üzere 1783'de Kırım Rusya topraklarına katılmıştır. 1788 yılında ise Ruslar Özi'yi işgal ederek, 1792'de Yaş Antlaşması ile Buğ ve Dinyester nehirleri arasındaki araziye ele geçirmişlerdir. Osmanlı devleti ise buna karşılık Aralık 1782'de Rusya ile imzaladığı ticaret anlaşmasında önceleri kendi mülkü olan ve artık Rusya'nın idaresinde geçen bu limanlardan zahire satın almaya gelen Osmanlı reayasına müsaade edilmesini kabul ettirmiştir. (Prof. Dr. İdris Bostan)

Bu hususun önemi büyüktür. Çünkü Osmanlı için Karadeniz bir zahire ikmal alanı olarak payitahtın iaşesi bakımından büyük önem arz etmekteydi. Aynı önemi Tuna kıyılarındaki ve Balkanlarda Osmanlı hakimiyeti altındaki topraklarda taşımaktaydı. Bu topraklarda üretilen tahılın Osmanlı dışındaki ülkelere satımı ve taşınması yasaktı.

Ancak bu yasağı I. Sanayi Devrimi sonrası bu bakımdan kendi kendine yeter olmaktan uzaklaşan İngiltere gizli anlaşmalar ile bozmuş, tarımdan sanayiye geçişin ve beşeri sermayenin tarım alanlarından Londra'ya göçünün yarattığı zahire açığını bu yolla kapatmıştır. Osmanlı bunun farkına varıp bunu önleseydi, belki de İngiltere İkinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde dünyanın en büyük ekonomisi olamayacak ve tarih farklı şekilde yazılacaktı. (İlber Ortaylı)

Rusya'nın Karadeniz'in Kuzey kıyılarındaki toprakları ele geçirmesinden sonra buralarda çeşitli limanlar kurduğu görülmektedir. Bunlar arasında 1769'da Rus hakimiyetine giren Taygan (Taganrog), II. Katerina tarafından 1778'de Dinyeper ağzında kurulan Kerson, 1794'de Hocabey yakınında inşa edilen Odessa şehirleri

birer ticaret şehri ve limanı olarak ortaya çıkmıştır. Ancak bu ve bunun gibi limanlarının gelişmesi için bu limanlardan neşet eden ticaretin gelişmesi gerekmektedir. Bu nedenle Rusya Osmanlı'dan elde ettiği imtiyaz ile kendi bandırası altında yabancı devlet gemilerinin de bu ticaret de yer almasını sağlamıştır. Bilindiği üzere bu limanlar diğerleri meyânında günümüzde de önemli deniz limanlarıdır. Ancak bazıları artık Rusya'ya değil Ukrayna'ya aittir. Rusya'nın İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı'dan sağladığı imtiyazlar paralelinde Karadeniz ve Akdeniz ticaretine dahil olması tam olarak 1725'de Petro'nun ölümünden sonra II. Katerina döneminde gerçekleşse de, bu duruma zemin hazırlayan bizatihi I. Petro olmuştur.

II-GÜNÜMÜZDE TÜRKİYE - RUSYA ARASINDAKİ TİCARETİN BOYUTU

Günümüze geldiğimizde Rusya - Türkiye ticareti bakımından Osmanlı Dönemi Rusya ilişkileri ile benzerlikler bulunmaktadır. Bu iki ülke arasındaki ticareti belirleyen ana unsur siyasi ilişkilerdir. Siyasi ilişkilerin iyi olduğu dönemde ticari ilişkiler gelişmiş, sekteye uğradığı dönem de ise gerilemiştir. Bu durum aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Türkiye-Rusya Dış Ticaret Değerleri (milyon \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	643.903	3.886.583	4.530.486	-3.242.680
2001	924.107	3.435.673	4.359.780	-2.511.566
2002	1.172.039	3.891.722	5.063.761	-2.719.683
2003	1.367.591	5.451.316	6.818.907	-4.083.725
2004	1.859.187	9.033.138	10.892.325	-7.173.951
2005	2.377.050	12.905.620	15.282.670	-10.528.570
2006	3.237.611	17.806.239	21.043.850	-14.568.628
2007	4.726.853	23.508.494	28.235.347	-18.781.641
2008	6.483.004	31.364.477	37.847.481	-24.881.473
2009	3.202.398	19.450.085	22.652.483	-16.247.687
2010	4.628.153	21.600.641	26.228.794	-16.972.488
2011	5.992.633	23.952.914	29.945.548	-17.960.281
2012	6.680.586	26.625.286	33.305.872	-19.944.700

2013	6.964.209	25.064.214	32.028.423	-18.100.004
2014	5.943.014	25.293.392	31.239.105	-19.347.679
2015	3.588.657	20.401.756	23.990.413	-16.813.099
2016	1.732.954	15.162.386	16.895.340	-13.429.432
2017	2.734.316	19.514.094	22.248.410	-16.779.778
2018	3.401.617	22.306.475	25.708.092	-18.904.858
2018/5	1.369.832	9.947.688	11.317.520	-8.577.857
2019/5	1.466.986	9.005.067	10.472.053	-7.538.081

Kaynak: TÜİK

Osmanlı döneminde 15. YY'dan 18. YY'ın son dönemine kadar Karadeniz ve Akdeniz'de Osmanlı hakimiyeti Rusya'ya ticaret imkanı vermezken ve bugün için Rusya bu serbestiye sahip olsa da, bu bölgede yapılan deniz ticareti bakımından Türk filosunun hakimiyeti devam etmektedir. Koster filosu tonajı bakımından Türkiye en fazla paya sahip olup, bunu Rusya takip etmektedir. Bundan daha önemli olan husus, artık Türk ticari filosu içinde nehir gemileri de bulunmaktadır.

İstanbul ve Çanakkale boğazlarında seyirüfahin kontrolü de hala Türkiye'ye aittir. Ticarete konu olan mallara baktığımızda Osmanlı Dönemi'nde Rusya'dan ithal edilen malların başında tahıl gelmektedir. Aynı durum bugün içinde geçerli olmaktadır. Petrol ve müştaıkları, doğal gaz, taş kömürü yani fosil enerjisi malları, demir çelik ürünlerinden sonra 1 Milyar 57 milyon USD'lik değer ile buğday ve mahlut Rusya'dan yapılan ithalat içinde üst sıralarda yer almaktadır. Buna mısır (233 Milyon USD), arpa (96 Milyon USD), hububat ve baklagillerden kepek vb. (164 milyon USD), ayçiçek, pamuk tohumu yağları vb. (34 Milyon USD) ilave edildiğinde 1.6 milyar USD'lik değere ulaşılmaktadır.

Böylece kömür ve kömüre dayalı ürünlerin önüne geçmektedir. Ancak petrol, doğalgaz ve demir çelik ürünlerinin payı tahıl ithalatının önünde gitmektedir. 1820'li yıllarda ise Rusya'dan ithal edilen malların başında izni-sefine defterleri kayıtlarına göre İngiltere defterinden alınan bilgilere göre buğday gelmekteydi.

Diğer ithal malları ise tuzlu balık, kuru ot, sığır derisi, havyar, tütün, kahve, limon, portakal, ham demir, kereste ve çeşitli dokuma mamulleri ve keresteydi. (Prof. Dr. İdris Bostan) Bazı kaynaklarda ise bunlara ilave olarak et, arpa, bal mumu, demir, halat ve çini yer almaktadır. Bugün için ise portakal ve çeşitli meyveler Türkiye'den Rusya'ya gitmektedir. Kereste, orman ürünleri ve kâğıt vb. hala Rusya'dan yapılan ithalatımız içinde yer almaktadır. Tabi demir çelik ürünleri, hurdası da ithalatın içinde önemli yer tutmaktadır. İlginç olan husus, biz o tarihlerde Rusya'dan dokuma alırken, bugün bizim ihracatımız içinde tekstil önem taşımaktadır. Bugün için Rusya'ya ihracatımız içinde otomotiv sanayi ürünleri, sebze ve kuru/yaş meyve, tekstil, ayakkabı, balık, elektronik aletler, mücevher plastik eşya vb gibi mallar önem taşımaktadır. Ancak Rusya'ya karşı büyük bir ticaret açığı verdiğimiz de aşikardır. Osmanlı Dönemi'nde 18. YY'da Rus tüccarının Osmanlı ülkesinden kendi ülkesine götürdüğü mallar arasında kuruyemiş, sirke (bazı kayıtlarda ham sirke olarak görülmektedir), Şarap (Tirebolu'dan), kahve (bazı kayıtlarda Rusya'dan Osmanlı'ya ithali olarak yer almaktadır), pamuk, pamuk ipliği, bez (Diyarbakır bezi) ağaç fidanı ve ihracı yasak olmayan mallar yer almaktaydı.

III-SONUÇ

Yukarıdan da görüleceği üzere Osmanlı - Rus ilişkileri Karadeniz ticareti bakımından oldukça önem arz etmektedir. İki yüz yıl boyunca Karadeniz Osmanlı hakimiyetinde kalmış, Rusya gerek Karadeniz, gerekse Akdeniz'de ticaret serbestisi elde

edememiş ve daha sonra ise Fransa ve İngiltere'nin Osmanlıdan sağladığı ticaret serbestisi ve avantajlarına eşit haklar elde etmeye çalışmıştır. Ancak Rusya'nın sıcak denizlere inme hevesi hep devam etmiştir. Buna ise 1700'li yılların sonuna doğru kavuşmuştur.

Bolşevik ihtilalinden sonra Rusya uyguladığı ekonomik model ve siyasi rejim uyarınca ağır sanayide, savaş ekonomisinde ve teknolojisinde ileri gitmiş, ancak serbest piyasa ekonomisine göre piyasanın ihtiyacına göre mal üretmeyip, yönetimin karar ve tercihlerine göre toplumsal faydası yüksek tüketim ve üretim malları üretildiğinden bu alanda çok ileri gidememiştir. Halkın temel ihtiyaçlarının karşılandığı, doğal kaynak zenginliğine ve ileri savaş teknolojisine bağlı bir ekonomi modelinde kaynakların çoğu da bu alana yatırılmıştır. Rusya'nın ticari deniz ticaret filosu da döviz ihtiyacının karşılanmasına ve sözü edilen ticaretin SSCB ülkeleri içinde dağıtımına yönelik olmuştur. Doğu blokunun çözülme ve dağılma döneminde ise pazar ekonomisine geçiş dönemi içine girilmiş, fakat Rusya hala bu süreci tamamlayamamış ve ağır sanayi ve doğal kaynaklara dayalı bir ekonomi modelinden çıkamamıştır. Bu nedenle Rusya beyaz eşya, tekstil, giyim eşyası, elektronik ve elektrikli aletler makine ihracı yapmamaktadır. Hizmet sektöründe de pek bir ağırlığı yoktur. İnşaat sektöründe Finlandiya ve kuzey ülkeleri ve Türkiye bu ülkede etkin durumdadır. Açılım sonrası turizm alanında belli bir gelir elde etse de, bu alanda açık vermekte ve bunu Türkiye ve Yunanistan'a yapmaktadır. Diğer



tarafından Rusya müteşebbisleri son yıllarda Antalya'da otelleri satın alarak kendi vatandaşlarına hizmet vermeye başlamışlardır. Bu otellerin sahipleri ise Kuzey Kıbrıs'taki otellere yatırım yapmaya başlamışlardır. Yukarıdaki açıklamalarımızın ışığı altında 2017 yılında Rusya 341 Milyar düzeyinde ihracat yapmıştır. İthalatı ise 221 Milyar olarak gerçekleşmiştir. Ticaret dengesi ise 120 Milyar fazlalık vermiştir. 2012 yılında ise ihracatı 480 Milyar USD idi. 2017 yılı ihracat rakamları ile Rusya dünyanın 14. büyük ihracat ülkesi ve Karmaşıklık Endeksi bakımından ise (Economic Complexity Index-ECI) 27. sıradadır. Rusya'nın ihracatı içinde ham petrol (96.6 Milyar USD), rafine petrol (58.4 Milyar USD), Petrol Gazı (19.8 Milyar USD), kömür briketleri (16.1 Milyar USD) ve buğday (7.93 Milyar USD) başlıca malları teşkil etmektedir. Görüleceği üzere ham petrolün

Rusya'nın ihracatı içindeki payı %28.3'dür. Bu nedenle Karadeniz'de konteyner ticareti 2.5 Milyon TEU ile sınırlı olmakta, genellikle sanayi ve tüketici malları Rusya'ya konteyner içinde gelmekte (Özellikle Novo'ya) ancak ihrac konteyneri aynı oranda olmamaktadır. Bu da ithal ve ihrac yükleri türünde homojonite olmamasından kaynaklanmaktadır. Rusya'nın ihrac mallarının konteynerize olma oranı düşüktür. Türk limanlarında elleçlenen konteyner adedi ise, transit dahil 10 milyon TEU'yu aşmıştır. Bu da bize, Türkiye'nin sanayi ve nihai tüketici malları bakımından Rusya karşısındaki üstünlüğünü ortaya koymaktadır. Rusya çözülme dönemi sonrasında tersanelerini ihya ve modernize etmeyi de başaramamıştır. Kuzeyde Güney Kore ve Finlandiya ile bazı gemi inşa ve offshore tesislerinin üretimine girse, askeri açıdan kuzey kutbunda Arktik'te çalışacak nükleer

enerji kullanan modern gemiler inşa etse ve askeri donanmasını geliştirse de mevcut tersanelerinin hem inşa hem de tamir bakımından durumu çok iyi değildir. Bu nedenle Rusya ticari gemilerini, balıkçı gemilerini Türkiye'de inşa ettirmekte, tamir ve bakımını ülkemizde yaptırmaktadır. Rus Oligartları da diğerleri meyanında Türkiye'de inşa edilen mega yatları kullanmaktadırlar. Bu nedenle her iki ülkenin farklı üstünlükleri dikkate alındığında hem ticaretlerini artırmak, hem de denizcilik alanında gelişimlerini tamamlayabilmek bakımından bu iki ülke arasında birçok işbirliği alanı bulunmaktadır. Bu hususlar her iki ülkenin karma ekonomik toplantılarının gündemini oluşturmaktadır.

28.08.2017

* EKONOMİST



200'DEN FAZLA
UZMAN

7,000'DEN FAZLA
GEMİ

66 YILLIK
TECRÜBE

100'DEN FAZLA
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA
LİMAN

Hizmet Kalitemizle
Fark Yaratıyoruz

www.totallubmarine.com



TOTAL

Committed to Better Energy

“UZMANLIĞIMIZ DENİZCİLİK”



SEYFETTİN TATLI

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) GENEL MÜDÜRÜ

Türkiye’deki birçok önemli gemi inşa projesinde klas kuruluşu olarak yaklaşık 70 senedir hizmet vermekte olan American Bureau of Shipping (ABS) Genel Müdürü Seyfettin Tatlı ile denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeleri ve ABS markasının faaliyetlerini konuştuk. Tatlı, “Her işte olduğu gibi sadece bir dalda hizmet vermek sizi o dalın uzmanı yapar” diyor ve ekliyor:” Biz denizciyiz, bu yüzden denizcilerin klas kuruluşuyuz.”

ABS çok eski bir klas markası, kısaca ABS’ten bahsedebilir miyiz?

ABS 1862 yılında Amerika’da kurulmuş bir klas kuruluşu. Önce denizcilerin bir arada olduğu bir platform olarak kuruluyor daha sonra klas kuruluşuna dönüyor. ABS’in merkezi Houston’da, 270 tane ülkede 200’ün üzerinde ofisi olan bir kuruluş. Sadece denizcilik alanıyla ilgilenen son derece denizci bir klas kuruluşu ABS. Türkiye’de

1950 yılından beri Türkiye’de faaliyet gösteriyoruz. Türkiye’deki ilk çelik geminin klaslanmasını ABS yapmıştır. ABS geçmişten günümüze Türk denizciliğinin önünü açan çalışmalar yapmıştır.

Türkiye’deki faaliyet alanlarınız nelerdir?

Türkiye’de hizmet veren en büyük klas kuruluşu olduk yakın zamanda.

Dünyadaki faaliyet alanlarımızın hemen hepsi Türkiye’de mevcut. Mesela offshore yoktu bunlar arasında offshore’u da son jack-up projesiyle ekledik. Türkiye’deki ana faaliyet alanlarımız gemi inşa, gemi yapıları, plan onay, survey hizmetlerinden oluşmakta. Çevre emniyeti, deniz ve hava kirliliğini ele alarak gemilere sertifikalandırdığımız için işimizi çok önemsiyorum. Güzel bir görev

bu anlamda. Denize, havaya karışan atıkların azaltılması için para kazanırken vicdanen de önemli bir iş yapıyoruz.

Diğer klas kuruluşlarına nazaran ABS sadece denizcilik odaklı klas hizmeti veriyor. Bunun işinize etkileri nelerdir?

Her işte olduğu gibi sadece bir dalda hizmet vermek sizi o dalın uzmanı yapar. Biz denizciyiz, bu yüzden denizcilerin klas kuruluşuyuz. Gidip bir inşaat firmasıyla çalışmıyoruz. Bunların da yapılması lazım, herkesin kendi tercihi ama bizim uzmanlığımız denizcilik. Biz üçüncü part dediğimiz işleri yapmıyoruz ABS olarak.

ABS olarak son dönemde gündemde olan bazı simge gemilere yaptığınız klas hizmetleri konuşuluyor. Biraz bunlardan bahsedebilir misiniz?

Türkiye simge projelerden bahsetmek gerekirse Hatay'a gelecek olan ülkemiz için çok önemli FSRU projesinin klası bize ait. Türkiye'de bu gemiden iki tane var birisini biz klasladık. Bu gemilerin klaslaması ayrı bir uzmanlık gerektiriyor. Tabii ki bir kuru yük gemisinin klaslanması gibi olmuyor bu süreç.

Kore'de yapılan bir gemi bu gemi, sertifikasını da ABS Kore verdi ama buradaki süreci ABS Türkiye olarak biz takip edeceğiz. Bizim için gurur verici bir proje orada zaten Kore'de işin başında olan arkadaşlar da Türk arkadaşlar. Projenin yöneticisi bizim buradan gönderdiğimiz LNG uzmanı bir arkadaş onun yardımcısı da yine buradan giden Türk bir arkadaş. Çin'de inşa edilen CNG gibi simge projelerde de ABS imzası var. Doğu Akdeniz'de çalışan Türkiye adına çalışan ABS klaslı gemiler var.

Türkiye'nin yetişmiş personel konusunda offshore'da eksiklikleri var gibi?

Evet bu durum beni çok üzüyor. Bu kadar yetişmiş insan, bu kadar okul, bu kadar yatırıma rağmen bir offshore supply gemisini çalıştıramıyoruz. Sonuçta bu uzay gemisi değil. Bu



gemi kullanabilecek insanları yurt dışına kaybetmemiz gerekiyor. Geminin dinamik pozisyonunu sağlayacak bir kaptan gerekiyor. Bizim bu kadar emeğin karşılığı olarak bu insanı çıkartabiliyor olmamız gerekiyor.

Dünyada yeni nesil enerjilerin kullanıldığı gemi modelleri çok revaçta. Bir klas kuruluşu olarak bu trend sizin işleriniz nasıl etkiliyor?

Bizim işimiz artacak tabii ki bu regülasyonların devreye girmesiyle. Özellikle balast suyu ve sülfür regülasyonları ile ilgili işler gittikçe artıyor. Şu anda balast suyu sistemleri ve sülfür konusunda armatörlere bir süre verildi. Tabii armatörlerin bu süreyi çok fazla geçirmeden harekete geçmesi gerekiyor. Bana kalırsa gelecekte de dünyayı ve denizciliği gelecekte en çok etkileyecek başlıkların enerji ve çevre olacak gibi gözüküyor. Bundan sonra da otonom gemiler gündeme gelecek. Dünyada trend enerjinin alternatif yollarla sağlanması yönünde. Avrupa bu işi çok ciddiye alıyor ve bu yönde baya bir yol kat etti.

ABS deyince aklımıza eğitimler ve seminerler geliyor. Yakın zamanda bir feeder konteyner semineri düzenlediniz. Geri dönüşler nasıldı? Planlarınız arasında yeni seminerler var mı?

ABS olarak biz eğitimi çok önemsiyoruz. 11 Eylül'de bir yat seminerimiz olacak, daha önce hiç yapılmadı. 2010'da ilk biz yapmıştık şimdi ikinci kez düzenliyoruz. Seminerlerin adını spesifik bir şey koyduğumuz zaman sadece

o konuya ilgili olan özel katılımcılar geliyor. Daha çok genel konularda seminerler düzenleniyor Türkiye'de. Bu yüzden biz herkesin el atmadığı konulara el atıp bir alana dikkat çekiyor ve daha iyi sonuçlar alıyoruz.

Feeder konteyner Türkiye için çok önemli. Kosterler ve Akdeniz havzasında çalışan gemiler Türkiye'de çok fazla. Aslında Akdeniz ve Continent'in hakimi olsak bile aslında Türkiye'ye fazlasıyla yeter. O yüzden bu Koster Yenileme Projesi'ni çok önemsiyorum.

Çin'in "Bir Kuşak bir Yol Projesi" de bütün dengeleri değiştirecek gibi.

Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol Projesi"nin de koster gemilerin önemini artıracaklarını düşünüyorum. Çünkü tarihi İpek Yolu'ndaki gibi yine Karadeniz – Hazar gibi yollar, Avrupa'nın içlerine girecek ufak nehir gemileri önem kazanacak. Buradan Avrupa'nın içlerine trenle mallar taşınacak. Tarih tekerrürden ibaret... Bin yıl önce kervansarayların kurulduğu kervanların geçtiği yollar yeniden önem kazanacak. Tabii bu proje için yeni limanlar gerekecek. Çin'in İpek Yolu için mesela Gürcistan'da yapılan konteyner limanı önemli bir liman olacak. Arktik Okyanusu'ndan Çin'e yakın zamanda gemiler gidip gelmeye başladı. Bu da aslında dünyadaki ticaret yollarının yeniden kurgulanması anlamına geliyor. Burada çalışan gemiler de özel gemiler. Bu tarz gemilerin de daha fazla üretildiğini göreceğiz ve bizim denizciliğimiz de bu sonuçlardan etkilenecektir.

TURMEPA VE FETHİYE BELEDİYESİ İŞ BİRLİĞİ YAPTI

TURMEPA ve Fethiye Belediyesi arasında Fethiye Kıyı ve Deniz Merkezi Protokolü 16 Ağustos'ta imzalandı.



Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu tarafından imzalanan protokol ile TURMEPA'nın 2006 yılından bu yana faaliyetlerini yürüttüğü Kıyı ve Deniz Merkezi, çalışmalarına aynı binada Fethiye Belediyesi iş birliğiyle hız kesmeden devam edecek. Fethiye Belediyesi, TURMEPA'nın bu merkezde yürüteceği deniz ve kıyı koruma faaliyetlerine belediye imkanları doğrultusunda katkı sunacak ve TURMEPA'nın bölgedeki çalışmalarının duyurulması ve tanıtılmasına da destek verecek.

İmza töreninde konuşan Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca, Fethiye Belediyesi ile TURMEPA'nın 2006 yılından bu yana yakın bir işbirliği içinde bulunduğunu vurgulayarak, doğa ve çevre korumanın siyaset üstü bir konu olarak ele alınması gerektiğini ve TURMEPA ile yıllardır devam eden işbirliğinin daha da geliştirilerek sürdürülmesini istediğini ifade etti. Karaca; "Türkiye'nin en uzun kıyı şeridinde sahip şehri olan Muğla genelindeki tüm kıyıları koruyup gelecek nesillere tertemiz biçimde bırakmalıyız. Bilim insanlarına



göre, bir plastiğin doğaya karışması birkaç yüzyılı buluyor. Denizde yaşayan ve bizim tükettiğimiz canlılar da aslında bu atıkları tüketiyor. Günlük hayatta kullandığımız her türlü atığın doğaya karışmasını önlemeli, temiz çevre bilincini eğitim yoluyla genç kuşaklara aşılmalıyız" dedi.

KAPTANOĞLU: ALDIĞIMIZ HER İKİ NEFESTEN BİRİNİ DENİZLER SAĞLIYOR

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ise Alim Karaca'ya teşekkür ederek şunları söyledi: "Muğla, sahip olduğu kıyı şeridiyle ülkemizin en güzel koylarını, sahillerini içinde barındırıyor. Denizle böylesine iç içe olan bir şehirde onu korumanın önemi daha da hayati. TURMEPA olarak 2006 yılından bu yana Fethiye'de bulunan merkezimizle tüm Muğla'da denizleri koruma bilincinin yayılması için çalışıyor, şehir ve ilçe merkezlerinden köy okullarına kadar uzanıyor ve aldığımız iki nefesten birini denizlerin sağladığını anlatıyoruz. Her zaman olduğu gibi Fethiye Belediyesi'nin de desteğiyle bölgede yürüttüğümüz eğitim ve farkındalık çalışmalarımız tüm hızıyla devam edecek".

Bölgede yaklaşık 90.000 kişiye çevre ve deniz eğitimleri verildi. TURMEPA Fethiye Kıyı ve Deniz Merkezi, kurulduğu 2006 yılından bu yana bölgenin çevresel dönüşümüne katkıda bulunmak için çok sayıda eğitim projesi ve etkinliği hayata geçirdi. Sadece 2019 yılında gerçekleşen kıyı temizleme etkinliklerinde 590 kg atık toplanarak Fethiye Belediyesi'nin geri dönüşüm tesislerine gönderildi. Muğla'da ayrıca 5 atık toplama teknisiyle yat ve turistik teknelerden sıvı atık toplama çalışmaları sürdüren TURMEPA, bugüne kadar bölgede 30 milyon litre sıvı atığın ve 2 bin 700 ton katı atığın denize karışmasını önledi.





TCG KINALIADA EYLÜL'DE DONANMAYA KATILIYOR

Milli ve azami oranda yerli imkanlarla savaş gemilerimizin üretilmesi için hayata geçirilen MİLGEM projesi kapsamında inşa edilen TCG Kınalıada Korveti (F-514) ise Eylül 2019'da donanmaya teslim edilecek.



Yerli imkânlarla savaş gemilerimizin üretilmesi için hayata geçirilen MİLGEM projesi üç ayrı fazda gerçekleşecek. Projenin ilk fazı 4 adet "ADA Sınıfı Korvet", ikinci fazı 4 adet "İSTİF Sınıfı Fırkateyn" ve üçüncü fazı ise 7 adet "TF-2000 Sınıfı Destroyer" üretimini kapsıyor.

Uzun süre önce yürürlüğe giren MİLGEM projesi kapsamında ilk gemi TCG Heybeliada Korveti (F-511) 2011, ikinci gemi TCG Büyükada Korveti (F-512) 2013, üçüncü gemi TCG BURGAZADA Korveti (F-513) ise 2018 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edildi. Dördüncü gemi TCG KINALIADA Korveti (F-514) ise Eylül 2019'da kuvvete teslim edilecek. Halihazırda üretimi tamamlanan ancak üzerine entegre edilen ADVENT Savaş Yönetim Sistemi gibi bazı yeni sistemlerin testleri devam eden TCG Kınalıada Korveti, MİLGEM ADA Sınıfı Korvet projesinin en gelişmiş ve son gemisi olacak. Böylece Kınalıada Korveti ile birlikte MİLGEM projesinin ilk fazı tamamlanmış olacak.

Halihazırda MİLGEM projesi kapsamındaki savaş gemilerinin üretimini gerçekleştiren İstanbul Tersane Komutanlığı, projesinin ikinci fazının ilk gemisinin yani ilk İSTİF Sınıfı Fırkateyn olan TCG İstanbul'un (F-515) üretimine devam ediyor. MİLGEM projesinin ikinci fazını kapsayan İSTİF Sınıfı Fırkateyn projesinin ilk gemisinin 2021, son yani dördüncü gemisinin ise 2024 yılında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmesi bekleniyor. MİLGEM projesinin şu an için son fazı olan TF-2000 Sınıfı Hava Savunma Destroyerlerinin ilk gemisinin ise 2027 yılında kuvvete teslim edilmesi planlanmakta.



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

SAFMARİNE, MÜŞTERİLERİ İLE AYNI GEMİDE

Geçtiğimiz haziran ayında 73. yaşını ve Maersk bünyesine katılmalarının 20. yılını kutlayan Safmarine; şirket CEO'su David Williams'ın katılımıyla Boğaz'da iş ortakları ile bir araya geldiği bir gece düzenledi.



David Williams, göreve geldiği 2015 yılından bugüne Safmarine bölge ofisleri ve müşterileriyle tanışmak ve iletişimini sürdürmek için düzenli bölge ziyaretleri yapıyor. Ağustos ayında, Safmarine Doğu Akdeniz Bölgesi'nin merkezi olan İstanbul'a üçüncü ziyaretini yapan Williams, Safmarine Türkiye çalışanları ile birlikte Boğaz'da İstanbul, İzmir ve Mersin forwarder müşterileri ile buluştu. Geceye Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Barış Dillioğlu da katıldı.

David Williams ve Safmarine Doğu Akdeniz Bölge Müdürü Mine Ersoy Bayazitoğlu'nun yaptıkları konuşmayla başlayan akşamda, müşteri memnuniyeti anketi sonuçları Safmarine forwarder müşterileriyle birlikte kutlandı. Safmarine CEO'su ve aynı zamanda Maersk Afrika direktörü olan David Williams organizasyon açılışında yaptığı konuşma ile tüm müşterilere teşekkür ederken, değişim ve ilerlemenin önemini vurguladı. Şirketin dışarısında olan değişim, şirketin içerisinde olan değişimden hızlıysa,

o şirketin varlığını uzun süre devam ettiremeyeceğini, değişimin büyümenin vazgeçilmez bir parçası olduğunu söyleyen Safmarine Doğu Akdeniz Bölge Müdürü Mine Ersoy Bayazitoğlu son 20 yılda 190 bin ffe'den 1 milyonun üzerine çıkan global volum'un müşterilerinin desteği sayesinde olduğunu, Doğu Akdeniz Bölgesi'nde de hedeflerinin 130 bin ffe'nin üzerine çıkmak olduğunu ilettiler.

Yapılan etkinlikte ayrıca ürün müdürlerinin de katılımıyla kara nakliyesi, gümrük servisleri ve mal değerini koruma paketleri ile ilgili bilgilendirme yapıldı. Denizcilik sektörünün önde gelen firmalarının katıldığı keyifli etkinlikte, davetliler arasında en çok konuşulan konu, ekonomi ve para politikalarının deniz ticareti üzerindeki etkisi oldu.

HEDEF TAŞIMACILIKTA FARK YARATMAK

Bugün 85 ülkede çalışan 1200 Safmarine'linin tüm dünyada ortak bir

hedefi olduğunu açıklıyor: "Taşımacılık sektöründe fark yaratmak." Safmarine, köklü geçmişi ve geniş servis ağına dayalı tecrübesi ile genç ve enerjik yapısının sağladığı gücü, değişen piyasa koşullarında yaratıcı çözümlere dönüştürerek büyümek istiyor. 2018 sonunda 1 Milyon ffe'yi geçen global volumları da bunu kanıtlar nitelikte.

MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ ÇOK YÜKSEK

Son çeyrekte açıklanan müşteri memnuniyeti anketi sonuçları, Safmarine çalışanlarının fark yaratan insanlar olmaları başarısını gösterir nitelikte.

Safmarine Doğu Akdeniz Bölgesi, müşteri memnuniyetinde tüm dünyadaki Safmarine ofisleri arasında üst sıralarda yer alarak olumlu müşteri deneyimi konusundaki başarısını sürdürüyor. Firmanın hedefi, genç ve nitelikli çalışanları ve sektörde öncü e-ticaret çözümleri ile, müşteri odaklı yaklaşımını ve olumlu müşteri deneyimini tedarik zincirinin tüm adımlarına yaymak ve sürdürmek.

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

BOĞAZ'IN MAHARETLİ ELLERİ

İstanbul Şehir Hatlarının kadın personelleri sorumlu oldukları alanlarda büyük bir titizlikle çalışıyor. Boğazın maharetli ellerinin iskelelerdeki hikâyeleri farklı olsa da işlerine duydukları aidiyet ortak.



Nazire Hopçin



Nermin Akıncı



Zeynep Demiray

Vapur iskelelerinde sorumluluk üstlenen Şehir Hatlarının kadın personellerinden Hüsna Nermin Akıncı 14 yıldır özveriyle hizmet veriyor. İstinye-Çubuklu arabalı vapur hattında gişe ve hareket görevlisi olan Akıncı, iskelede çalışmasının şaşkınlık yarattığını belirterek, şunları anlatıyor: “Daha önce tekli iskelelerde de görev yaptım.

Buralarda sorumlu tek sensin. Motorun yanaşması, yolcuların binmesi, jetonun satışı, tekrar hareketin verilmesi, bütün iskelede tek sorumlusu sensin. Bu şekilde de görev yaptım. Bundan da hiç guncunmadım bugüne kadar. Çımacılığı da, gişeciliği de, temizlik işini de hepsini yapabilecek kadınlarız biz.”

GÜNDE ORTALAMA 2500 ARAÇ GEÇİYOR

Asya ve Avrupa arasında hizmet veren İstinye-Çubuklu arabalı vapur hattında yaz döneminde 5 bin yolcuya hizmet veriliyor. Akıncı, “Şu anda günlük ortalama 2500 aracı kıtadan kıtaya taşıyoruz. Yani gönülleri birbirine bağlıyoruz” diyerek, amaçlarının

İstanbulullara en güzel hizmeti verebilmek olduğunu altını çiziyor.

“BU ASLINDA BİR HEDİYE”

Büyükada vapur iskelesinde 12 yıldır görev yapan Nazire Hopçin ise yüzde 45 oranında çocuk felci engeline rağmen işini canla başla yapıyor. Hopçin, “Engelli gördüğüm zaman, yaşlı biri geldiğinde ya da kucağında çocuklu bir hanımın geldiğini karşıdan gördüğüm zaman başlıyorum kurmaya, nasıl geçişini sağlayabilirim diye. Ben de öyle olduğum için. Ama bu aslında bir hediye. Ben öyle düşünüyorum” diyor.

DENİZİN BEYAZ GELİNLERİ

Küçük yaştan beri insanlara yardım edebileceği bir işi düşleyen Hopçin’in bu hayali gerçekleşmiş. Hopçin, hayalini şöyle anlatıyor: “Bir duam vardı benim. Diyordum ki inşallah hep yardıma ihtiyacı olanlarla karşılaşırım iş yerinde.

Öyle bir iş ver Allah’ım diyordum. Rabbim bana öyle güzel bir iş verdi ki gerçekten hepsine yardım ediyorum. Yardımcı olmaya çalışıyorum.”

Doğma büyüme Büyükadalı olan Hopçin’in vapurlara sevgisi de bir başka. Hopçin duygularını şöyle anlatıyor: “Görmüş olduğunuz vapurlar bizim beyaz gelinlerimiz. Duvakları dumandan.

Ben hep onları beyaz gelinlerim diye severim. Bence Marmara Denizi’nin beyaz gelinleri onlar.”

İSKELE EN GÜVENLİ BÖLGE OLARAK GÖRÜLÜYOR

Zeynep Demiray’da Şehir Hatlarının kıdemli personellerinden. Doğma büyüme Adalı. 15 yıldır Şehir Hatları iskelelerinde görev yapıyor. Heybeliada iskelesinin maharetli eli Demiray, şöyle konuşuyor: “İnsanlar sormak istediklerini genellikle iskele bölgesine gelip soruyor. Çünkü en güvenilir bölge olarak iskeleyi görüyorlar. Her şekilde onlara bilgilendirme yapıyoruz elimizden geldiğince.” Şehir Hatlarında bir kadın olarak çalışmanın gurur verici olduğunu belirten Demiray, “1851 yılından beri ulaşım hizmeti veren tarihi bir kurumda çalışmak da bana ayrıca bir mutluluk veriyor.”

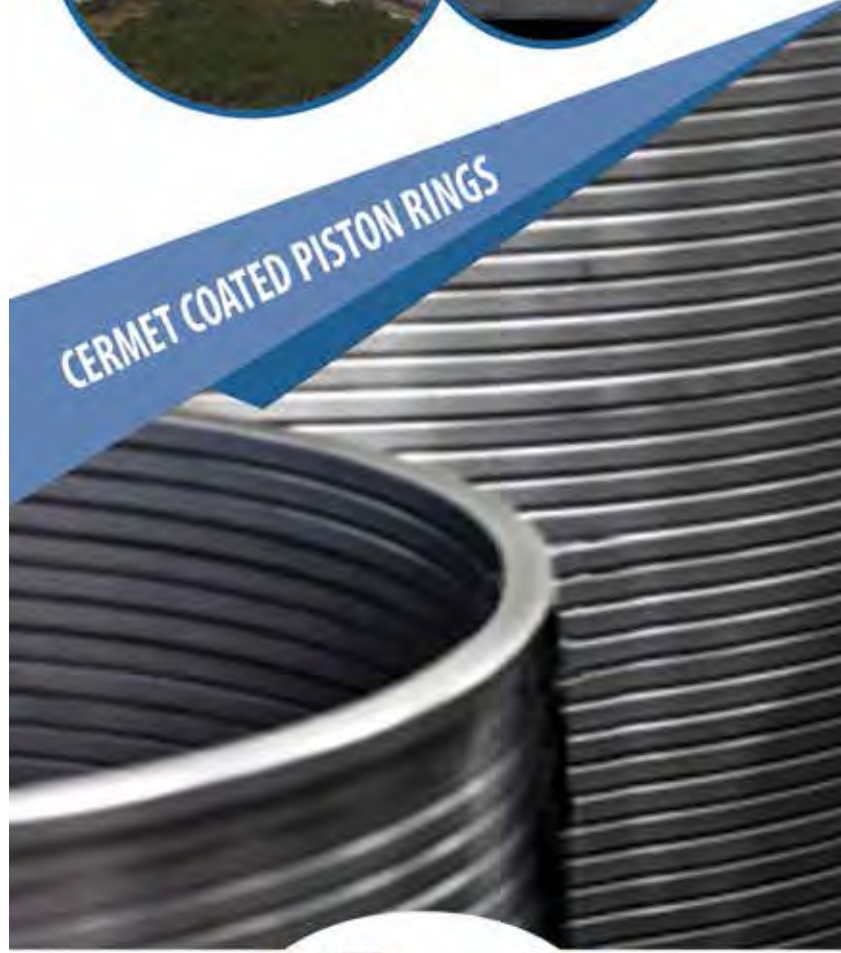


DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS



elizya

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

Tel. +90 212 243 93 94

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

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

GİSBİR SPONSORLUĞUNDA DERYA CAN'DAN YENİ REKOR

Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)'in sponsorluğunu yaptığı, Serbest Dalış Dünya Rekortmeni Milli Sporcu Derya Can, Salda Gölü'nde 2 dakika 18 saniyede 70 metreye dalarak, tatlı su serbest dalış dünya rekorunu geliştirdi.



Gölde dalış yapacağı yere geldiğinde suya girip bir süre ısınma çalışması yapan Derya Can, kendisi için oluşturulan özel platformun bulunduğu alanda dalışa geçti. 70 metre derinliğe erişen milli sporcu, 2 dakika 18 saniye sonra yüzeye çıktı. Milli sporcu Derya Can'ın rekoru, Dünya Sualtı Aktiviteleri Konfederasyonu (CMAS) gözlemcileri tarafından teyit edildi. Derya Can, 70 metreyle paletsiz, ip destekli değişken ağırlık tatlı su kategorisinde kendisine ait dünya rekorunu geliştirdi.

Türk bayrağı açarak kıyıya çıkan Derya Can, yaptığı açıklamada, geçen yıl kasımda kırdığı dünya rekorunu anımsatarak, suyun dip kısımlarının ağustos ayına rağmen yine soğuk olduğunu söyledi.

www.elizya.com

Özet beyan ile ilgili uygulamaların takipçisi olmayı sürdüreceğiz



EMRE ELDENER *

Denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak son dönemde üyelerimizden aldığımız geri dönüşler sonucunda özet beyan bildirim sürelerinden kaynaklanan cezalar UTİKAD'ın gündeminde yer alıyor. Gümrük Yönetmeliği'nin 67. maddesinde belirtilen süreler içerisinde özet beyan verilmediği gerekçesiyle firmalara Gümrük Kanunu'nun 241/3-d maddesi gereğince ceza uygulandığı bildiriliyor. Gümrük Kanunu'nda yer alan özet beyan verme süreleri, kolaylık sağlaması açısından taşıma modlarına göre ayrı ayrı belirlenmiş durumdadır. Bu süre denizyolu taşımacılığında konteyner ile taşınan eşya için yirmi dört saat olarak belirlenmiştir. Yani hareket limanında bulunan eşyanın gemiye yüklenmesinden en az yirmi dört saat önce özet beyanın verilmesi gerekmektedir.

Bu süre Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki limanlar için aynı değildir. Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki yabancı ülke limanları ve Avrupa Topluluğu gümrük bölgesinde yer alan limanlar (Fransa'nın denizaşırı illeri,



Azorlar, Madeira ve Kanarya Adaları hariç) ile Türkiye Gümrük Bölgesi'ndeki limanlar arasında taşınan eşya için ilk varış limanına gelmeden en az iki saat önce özet beyan verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

ELEKTRONİK ORTAMDA ÖZET BEYAN VERİLMESİ UYGULAMASINA İLİŞKİN REHBER

“Elektronik Ortamda Özet Beyan Verilmesi Uygulamasına İlişkin Rehber”in 27. maddesinde yer alan “Özet beyan, eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesi'ne getirecek olan ana gemiye yüklenen eşya için verilir ve özet beyan verme süreleri bu gemi için geçerlidir” cümlesi yer almaktadır. Bu doğrultuda özet beyanın Türkiye Gümrük Bölgesi'ne varacak gemi için verilmesi gerektiği belirlenmiştir. Söz konusu uygulama 2012 yılından itibaren bu şekilde devam etmektedir. Ancak yaşanan son gelişmeler ve üye firmalarımıza kesilen cezalarda “Elektronik Ortamda Özet Beyan Verilmesi Uygulamasına İlişkin Rehber”in 27. maddesinin uygulanmadığı görülmektedir. Örnek vermek gerekirse; dünyanın önde gelen armatörlerinden birinin gemisi ABD'den yola çıkmış, Akdeniz içindeki bir aktarma limanına uğramış ve Türkiye'ye getirilecek olan yükler aynı armatöre bağlı bir başka gemiye aktarılmıştır.

Bahse konu ceza kararı incelendiğinde, özet beyanın verilmesi gereken tarih

olarak konteynerlerin ilk yüklendiği ve Türkiye'ye gelmeyecek olan geminin ABD'den çıkış tarihinin esas alındığı anlaşılmaktadır. Bu tarihten hareketle özet beyanın geç verildiğinin tespit edildiği, bu nedenle taşıma işleri organizatörü firmaya 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 241/3-d maddesi uyarınca ceza uygulandığı anlaşılmaktadır. Ceza kararı verilirken İlgili Rehber”in 27. maddesinin dikkate alınmadığı görülmektedir.

Oysaki İlgili rehber çerçevesinde özet beyan verme süreleri hesaplanırken, Türkiye'ye varmayacak olan ilk geminin değil, Türkiye Gümrük Bölgesi'ne varan geminin dikkate alınması gerekmektedir.

Üyelerimizden aldığımız ger dönüşler neticesinde bahsettiğimiz örnek olay gibi birçok olayın cezai uygulamalar ile sonuçlandığını geçtiğimiz haftalarda öğrendik. Bunun sonucunda ise UTİKAD olarak Ticaret Bakanlığımıza durumu anlatan kapsamlı bir bilgilendirme metni ilettik. Burada amacımız özet beyan uygulamasının, ilk yürürlüğe girdiği 2012 yılından bu yana ilgili mevzuat ve ilgili rehber çerçevesinde yürütüldüğü şekliyle uygulanmaya devam edilmesi gerekliliğini kamu ile paylaşmaktı. Önümüzdeki dönemde de bu konunun takipçisi olmaya devam edeceğiz.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



With a new office, 1600 sqm warehouse and a location very close to the main port

Gimas in Rotterdam!



*It is a pleasure to serve you
in Rotterdam!*



www.gimas.com

 **Gimaş** | Ship Supply & Services

GLOBAL REACH, PERSONAL TOUCH!

Istanbul Head Office

İkitelli O.S.B. Aykocan San. Sit.
Dortlu A Blok, No: 232, 34490
Beşiközü, İstanbul, Turkey
T +90 212 671 2480 F +90 212 671 2482-86
e: gimas@gimas.com

Tuzla Office

Aydintepe Mah. Sahilyolu Cad.
Denizciler Ticaret Merkezi No:19, 34947
Aydintepe, Tuzla - İstanbul, Turkey
T +90 216 5131292
e: gimas@gimas.com

Mersin Office & Warehouse

Karadavut Mahallesi 133. Cadde
Cumhuriyet Bulvarı Bakliyatçılar Sitesi
E-Blok No:4 161-D, 33020 Mersin, Turkey
T +90 324 2215060
e: gimas@gimas.com

Rotterdam Office & Warehouse

Jan Van Galenstraat 9, 3115 JG
Schiedam, The Netherlands
T +31 10 3027820
M +31 61 5286575
e: rotterdam@gimas.com

Athens Office

6 Ymittou Street, 3rd Floor,
17564 Palaio Faliro
Attica, Greece
T +30 210 9403522
e: athens@gimas.com

İYİLİĞE YELKEN AÇIYORLAR



ARZU ÇEKİRGE PAKSOY - DIANA MISIM - SERAP GÖKÇEBAY
ORGANİZASYON KOMİTESİ ÜYELERİ

Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası hakkında bilgi verebilir misiniz? Kaç yıldır düzenleniyor? Geçmiş organizasyonlar nasıldı?

Diana Misim: Türkiye’de kadınlara yönelik ilk ulusal yelken yarışı olma özelliğini taşıyan Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası’nı bu yıl dördüncü kez düzenliyoruz. Bu kupa ile ülkemizde yelken sporuna olan ilgiyi arttırmayı hedeflerken özellikle yelkenci kadın

sayısını yükseltmeyi ve mevcut kadın yelkencileri motive etmeyi hedefledik. Yelken sporuna olan ilgi son yıllarda çok artıyor. Pek çok kurum çalışanlarına yelken eğitimleri aldırıyor, takımlar oluşturuyor ve yarışlara katılıyor. Ancak bu takımların çoğunluğu erken sporculardan oluşuyor.

Karma takımlar da var tabii ama bu takımlardaki kadın sayısı çok düşük.

Bu yıl dördüncü kez düzenlenen “Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası” Organizasyon Komitesi Üyeleri Diana Misim, Arzu Çekirge Paksoy ve Serap Gökçebay ile her sene daha da yükselene bir heyecanla gerçekleşen turnuvanın bu seneki programını konuştuk.

Büyük resme bakacak olursak Yelken Federasyonuna kayıtlı 6 bin sporcu var ama bunların yüzde onu bile kadın değil maalesef. “İyiliğe yelken açıyoruz” sloganıyla, ilk kez 2016 yılında düzenlenen Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası kapsamında üç yılda 20’yi aşkın kurumdan 300’den fazla kadın yelkenciye ulaşıldı. Bu sayının yüzde 70’ini yelkenle ilk kez tanışan kadınlar oluşturuyor. Biz bu rakamı çok



önemsiyoruz ve hedefimize ulaşmak için doğru yolda olduğumuza inanıyoruz.

Bu yılki organizasyonda neler göreceğiz?

Serap Gökçebay: Çok uzun yıllar profesyonel iş insanları olarak çalışmış olan biz Kupa'nın yaratıcıları, projenin çıkış noktasında, kadınların yelken sporunu ilgisini arttırmayı hedeflerken, iş hayatındaki kadının takım olma, hedefe ulaşma, zor koşullarla mücadele gibi kişisel yetkinliklerini geliştirmesine de destek olmayı amaçlamıştık.

İlk iki sene, Türkiye'nin lider kurumlarında çalışan kadınlardan oluşan, yani "kurumsal kadın takımları" yarıştı. Geçtiğimiz yıl ise kurumsal takımların yanında "bireysel kadın takımları" da Kupa'ya katıldı ve bu senede katılım bu şekilde devam ediyor. İstanbul Yelken Kulübü'nün işbirliği ile 6, 7, 8 Eylül'de gerçekleştireceğimiz 4. Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası'nda ayrıca Deniz Kuvvetleri'nin kadın yelkencileri de yarışımıza katılacak. Bu bize hem büyük bir gurur hem de mutluluk veriyor.

Düzenlenen organizasyonun sosyal sorumluluk tarafı ile ilgili neler söylersiniz?

Arzu Çekirge Paksoy: Biz ARPR olarak sosyal sorumluluk kası çok gelişmiş

bir iletişim ajansıyız. Türkiye'nin en itibarlı kurumları için çok büyük sosyal sorumluluk projeleri geliştiriyor ve uyguluyoruz. Kadınları yelken sporuyla tanıştırmak ve kadın yelkenci sayısını arttırmak hedefiyle yola çıktığımız bu projede de sosyal sorumluluk boyutu ile fark yaratmak istedik. Sadece kadınların yarıştığı bu kupanın gelirinin bir bölümü ile kadınlar için çalışan sivil toplum kuruluşlarına destek olmaya karar verdik. Bu bağlamda ilk üç yıl, ülkemizin en saygın sivil toplum kuruluşlarından biri olan AÇEV'e destek olduk ve bu yıl da olmaya devam edeceğiz. Özetle, Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupamız ve bu kupanın yaratıcıları olarak bizlerin sosyal sorumluluk anlayışıyla iyiliğe de yelken açıyoruz. Amacımız iyiliğe yelken açan kadın yelkencilerin sayılarının artması ve ülkemizde kadın yelkencilikinin gelişmesi.

Kupa bu sene ne zaman düzenleniyor? Katılım şartlarıyla ilgili bilgi verebilir misiniz?

Serap Gökçebay: Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası; Türkiye Yelken Federasyonu'nun himayesinde, İstanbul Yelken Kulübü'nün işbirliği ile 6, 7, 8 Eylül'de İstanbul Caddebostan – Adalar parkurunda gerçekleşecek. Yarışlara, 2019 yılı IRC Ölçü Belgesine göre tüm IRC sınıfında olan tekneler, gezgin sınıfı

tekneler ile sport boat kategorisindeki tüm tekneler katılabilir. Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası'na kurumsal olarak katılmak isteyen takımlar, eğer eğitimleri varsa direkt olarak kayıt yaptırıp katılabilir. Kupaya katılmak isteyen ancak hiç yelken eğitimi olmayan takımlar ise minimum 16 saatlik eğitim programından geçerek yarışabilir. Eğitim almak isteyen takımlar, uzman yelken eğitim okulları listesini www.denizkiziyelkenkupasi.com sitemizde bulabilir.

Katılımcı kurumlar hakkında bilgi verir misiniz?

Arzu Çekirge Paksoy: Deniz Kızı Ulusal Kadın Yelken Kupası'na bu yıl katılması kesinleşen takımlar arasında Eker, Fiba Grubu, GSK, Mercedes-Benz Türk, Ford Otosan, Borusan Holding, Sahibinden.com, Dunapack Packaging, TWRE, Permolit Team Ladies First, MSI Sailing Team / AG, İstanbul Yelken Kulübü, Deniz Kuvvetleri, Pupa Doğuş Üniversitesi ve AÇEV yer alıyor.

Türkiye'de yelken sporunu geliştirmek ve bu sporun daha fazla kadınla tanışabilmesi için başka neler yapılabilir?

Diana Misim: Öncelikle kurumların bu konuya ilgi duyması ve kadın yelken takımlarının oluşmasını desteklemesi önemli. Çünkü yelken bir takım sporu ve çalışanların iş performanslarını olumlu yönde etkileyebilecek, takımdaşlık duygusunu yükseltecek bir spor. Ancak yelken yapabilmek için bir teknenizin olması gerekiyor.

Dolayısıyla belirli bir maliyeti de olan bir spor. O nedenle kurumsal yapıların bunu desteklemesi çok önemli. Bir şirkette çalışmayan ya da çalıştığı şirketin yelkene ilgisi yoksa da, isteyen herkes yelken ihtisas kulüplerinin eğitim programlarına dahil olarak ya da yelken eğitimi veren okullar ile anlaşarak bu sporu öğrenebilir. Biz Deniz Kızı Organizasyon ekibi olarak girişimini başlattığımız "Kadın Yelkenciler Platformu" ile bu alanda bir boşluğu dolduracağımıza inanıyoruz.

Kar getirici fikirler...

Şuna şüphe yok ki ticaretle uğraşan herkes, karını artırmak ister. Bazıları diğerlerinden daha başarılıdır. Bu bağlamda belki de müşterilere doğrudan pazarlama yapan en başarılı figürlerden biri, Disney'dir. Onları motive edenler kimler? Tabi ki çocuklar...



Neredeyse sonsuz çeşitlilikteki ürün tedarikinin alıcılarını (anne babaları) nasıl motive ediyorlar? Konu, büyük ölçüde stratejik planlamaya dayanıyor. Her aktivitenin sonunda müşteriler, tam hedef kitlelerinin boyuna göre yerleştirilmiş bir sürü ürünün bulunduğu vitrinler arasından yollarını bulmak zorunda kalıyor. O halde siz bir sonraki çekim noktasına doğru ilerlerken içeri girmek için bekleyen uzun müşteri kuyrukları boyunca ya da onları göreceğiniz şekilde dondurma ve diğer çekici şeyler göreceksiniz. Bu hayli işe yarayan bir şey. Hatta bu tür şeylerin, anne babaların, çocuklarını yeryüzünün en mutlu yeri olması istenen yerde, çocuklarının gönlünü hoş tutabilmek için arzu edilen alışverişlere teslim olmaya daha yatkın hale gelmesine neden olduğunu söyleyebilirim.

Zabars, New York'ta bulunan dünyaca ünlü bir şarküteri/gurme yiyecek mağazasıdır. Onları çekici kılan faktörler özünde, mağazanın sahipleri ve onların üst kalite gıda tercih eden müşteri kitlesini oluşturan tarzları olabilir. Aynı zamanda perakende mağazacılığa önemli bir örnek haline geldi. Her alan, sürekli olarak sergi alanının her bir santimetre karesine düşen popülerlik ve karlılık ölçümüne tabi tutuldu. O alan için istenen olmadıysa değiştirildi. Ve yine bir defa işe yaradığı

halde daha sonra aksadıysa, tatların evrilmesiyle (sözcük oyunu yapmıyorum) birlikte değişiklik yapmakta tereddüt etmeyeceklerdir. Sürekli olarak müşteri trendlerini gözlem altında tuttular, farklı şeyler denemekten korkmadılar ve istenen sonucu vermeyen şeyi başkısıyla değiştirdiler. Alınacak önemli derslerden biri, her ikisinin de sürekli olarak kitlelerini daha iyi anlamak için çaba sarf etmesi ve yine onları motive eden şeyleri sürekli olarak etüt etmesi yani stratejik düşünmesidir. Müşterilerinizin çıkışa giden yolunu hediye eşya dükkanından geçirmenin bir yolu var mıdır?

MÜŞTERİLERİNİZİ BİR ŞEYLER SATIN ALMAYA ÖZENDİRİN

Marina hattının tüm güvertelerini tıka basa oyuncak doldurun demiyorum. Şunu diyorum: Marina işletmecilerine şöyle bir durup müşterilerine, onların değişen tutumlarına, istek ve beklentilerine ve aynı şekilde birinin tesisinin özellikleri ve zor yanlarına bakmaları önerilmelidir. Müşterilerinizin seyahat hattı boyunca onları bir şeyler satın almaya çezebedecek şeyler ekleyebilir misiniz ve/veya müşterilerinizi daha fazla alışveriş yapma fırsatı sunacak yerlere daha iyi yönlendirebilir misiniz? Meyve suyu veya başka bir içecek, sandviç, güneş

gözlüğü, güneş koruyucu resmi, küçük ve tatlı bir levha üzerinde ilkyardım seti, içgüdüsel olarak satın alma davranışını harekete geçirebilir. Bir marinateda yer alan bir levhada "Bir şey mi unuttunuz – denizde iyi eğlenceler" yazıyordu.

Hiç kimse beklemeyi sevmez, ama müşterilerinizi ister ofiste, ister gaz güvertesinde, isterse tekneleri denize açılmadan hatta telefonda bekletirken beğenilerine sunabileceğiniz mal veya hizmetler var mı? En basitinden, gaz güvertesinde teknemiz için bir mağaza ve nerede bulabileceğinize dair bir levha konabilir; hatta belki bira ve olta yemi satılan soğutucular bulundurulabilir. Çok sayıda hizmet güvertesi, büyük bir pazarı olan güneş koruyucu ürünler sergiliyor mesela. Birlikte çalıştığımız marinalardan biri de suyun biraz gerisine bir snack bar yapmıştı. Görünürde sorun yoktu ama gözden de kaçırıyordu. Ana iskele girişlerinden birine dış mekana uygun bir oturma alanı yerleştirerek barın görünürlüğünü ve hakimiyetini hayli geliştirdiler. Bir şey ötekini getirdi, sonuç olarak yalnızca dış mekan masaları olmakla kalmadı aynı zamanda mevsimlik bir çadırları ve hafta sonları çalan müzik grupları oldu. Sezon dışında hepsi kaldırılıyor, ama kışın depolama yapmaya müsait.

Bir başka tesisi ziyarete gittiğimizde sahibiyile birlikte geziyorduk. Marinateda üst ucuna ulaştığımızda hiç tekne görünmüyordu ve sahibi, su olmadığından ve teknelerin gezinti sorunlarından dolayı oranın ölü alan olduğundan şikayet ediyordu. Ben ise görüntüye, kar merkezine çevirme potansiyeli açısından baktım. Alan ne büyüktü, ne de derindi ama kürek tahtaları, jet skiler, kanolar, kayak ve diğer kişisel su sporu malzemelerinin suya indirilmesine veya depolanmasına müsaitti. Hemen birkaç sayıyı topladık ve gördük ki; yapılacak en

küçük yatırım, yıl içinde kendini amorte edebileceği gibi söz konusu saha da istenen bir kar merkezine dönüştürülebilirdi. Sık düşülen bir yanlış da, kar merkezlerinin büyük bir katkı sahibi olmak zorunda olduğu düşüncesidir. Önemli kar merkezleri elbette istenen ve ihtiyaç duyulan şeylerdir – boşa harcanmış alan veya istenen kar merkezlerine dönüştürülemeyecek kadar önemsiz görülen birçok potansiyel alan ve faaliyet mevcut. Ama müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılayarak aslında öyle yerlere dönüşebilirler. Onarım hizmeti sunan yerler için kullanılan en başarılı yaklaşımlardan bir tanesi, işi yapılırken müşteriye arayıp kendisinin uygunluğuna göre akşamları veya hafta sonları tesiste görüşerek ilerlemeyi göstermektir. Ya da bunun yerine ilerlemeyi telefonda anlatabilirsiniz. Müşterinin dikkatini gerektirecek şeyler bulduğunuzda (hizmet siparişi üzerindeki bahsetmiyorum), bunları vurgulayarak, daha fazla iş alma imkanı yakalayabilirsiniz. Daha da önemlisi, müşteriler çoğu zaman, kendilerini rahatsız eden “ufak” şeyleri aktarmayı unuturlar ve onlarla bir kez diyalog kurduğunuzda, iş emirlerinde yapılacak ilave iş taleplerine çok şaşırabilirsiniz.

Y kuşağının yaşadığı döneme daha fazla yaklaştıkça, onların zevklerini tespit etmeye yönelik çalışma sayısı da giderek artmaktadır. Ve cevaplar kültüre, iklime ve konuma göre değişirken ortak trendler de bulunuyor. Bunlara örnek olarak anında doyum isteme, çok talepkar olma, her şeyin yolunda gitmesini isteme, mazeret dinlememe, oyuncaklarıyla gösteriş yapmayı sevme ve daha rahat bir hayat isteme ama hiçbir nimetten ödün vermeme sayılabilir. Rekreatyonel marina konusunda ise zevkli ve sorunsuz bir zaman dilimi arıyorlar. Tekneler çoğu zaman arabalarından daha pahalı, tıpkı teknenin işletim ve bakımının olduğu gibi. Onlar da kendilerine servis yapılmasından hoşlanıyor ve sonuçlardan memnun olurlarsa bedelini ödemeye hazırlar.

Güvertede teknecilerle iletişim kurma konusunda eğitilmiş çalışanların olması, y kuşağının mağaza, snack bar, ofis veya benzeri yerlerle ilgili tüm arzularını

karşılacaktır. Düzgün, temiz ve parlak giysiler de anlamlı sonuçlar getirecektir. Bu ise birbirinden farklı kar getirici fırsatların kapısını aralıyor. Ama bir kere daha müşterilerin istek ve beklentilerinin farkında olma gereğinin yanından geçmek gerekiyor. Oceanco elbette ki bu yıl Dubai Tekne Show’unda 345 foot uzunluğundaki Esquel konseptli süper yatıyla şov yaptı – potansiyel y kuşağı alıcılarına özel olarak servis yapan ve aklınıza gelebilecek hemen her şeyi kendinde barındıran bir süper yat olarak gösterildi.

ETKİNLİKLER DÜZENLEMEK HAREKETLİLİK YARATACAKTIR

Çok daha sıradan ama y kuşağını hatta geri kalan herkesi de cezbetmek için daha önemli bir gözle bakacak olursak, marina işletmecilerinin tesisin elektrik, su, kablosuz ağ bağlantısı, çöp toplama, yardımı vb. gibi en normal faaliyetlerinin fiyatlandırmasını yaparken görece hareket etmesi gereken temel kararlar bulunuyor. İnsanlar her şey dahil fiyatlandırmayı mı, à la carte fiyatlandırmayı mı yoksa ikisinin karmasını mı tercih ediyor? Çok büyük bir konu olmamalı gibi görünüyor ama olması da mümkün.

Yakın zamanda yaptığım bir marina ziyareti sırasında marinanın sahibi, tesisi düzenli, temiz, sıcak ve davetkar olmasına rağmen tesise yeni müşteri çekmekte zorlandığını anlattı. Kendisi à la carte menü seçmişti – listenin başında ise Wi-Fi ücreti yer alıyordu. Kişisel olarak ben Wi-Fi ve diğer temel ihtiyaçlar için para ödemeye karşı önyargılıyım. Marinanın sahibi yanımda olmadan güverteleri gezerken karşılaştığım en büyük şikayetlerden bir tanesi, à la carte menü idi ve insanlar bunu dillendirmekten hiç çekinmiyorlardı. İlginç olan şuydu: Kablosuz ağ bağlantısı, elektrik ve diğer temel ihtiyaçları ücretsiz sunan bir yerde insanlar slip kiralama daha fazla para ödemekte sakınca görmüyordu – kaldı ki “ufak tefek masraflar çıkartarak zarara uğratmak” istesinler... Bu, birilerinin her şeyi vereceği anlamına gelmiyor. Aksine, neyin ek ücretlendirmeye tabi olup olmadığına seçici bir gözle bakıldığı anlamına

geliyor. Ve eğer fiyatlandırmada her şey sayılacak olursa, bunun reklamını yapmaktan ve bunu duyurmaktan sıkılmayın. Sizin için fark eden bir şey olmayacak, çünkü müşteriler sosyal çevrelerinde bunu anlatacaklardır. Çoğu kez söylediğim gibi etkinlikler düzenlemek, yat yarışları ve diğer olaylar hem tesisinizde hareketlilik yaratacağıdır, hem de teknelerin daha fazla kullanılmasını sağlayacaktır. Tekneciler arasında hem mevcut, hem potansiyel müşterilere hitap edecek tartışmaların artması da cabası...

İster geçici tekneciler için ister sezonluk tekneciler için olsun, karşılama hizmetleri sunmak da müşterilerin en çok değer verdiği hizmetlerden biridir. Ne de olsa hepimizin fazladan desteği anlamlı bulunduğu zamanlar oluyor. Tesisinizin ötesinde olanın yanı sıra tesisinizin içinde veya başından sonuna sunabileceğiniz tanıtmanın yol buradan geçebilir. Yüzme havuzu veya diğer spor tesisleri gibi üst düzey olanaklara sahip marinalar için bir “kulüp” kurarak tekneciler dışında kalan kişilerin katılımını sağlamak anlam ifade edebilir. Bu tür ortak yaklaşımlar gittikçe yaygınlaşmakla birlikte, tek başına bir marinanın müşteri kitesinin sadece ek olanakları bulundurmaya desteklemeyeceği durumlarda özellikle yararlı olabilir. Ve tekneciler dışındakileri ne zaman isterseniz marinaya çekme şansınız varsa onları dönüştürme şansınız da her zaman olabilir.

Sonuç olarak bir kere kıyıya indiyeniz nasıl yok diyebilirsiniz ki? En az, hediye eşya dükkanındaki denizkızı baskılı tişörtü almanız için ısrar eden üç yaşındaki kızınıza hayır demek kadar zordur.

İyi gezintiler.

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

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



PROF. DR. M. FEHMİ ÜLGENER *

6. ÇARTER SÖZLEŞMESİNDEKİ SORUNLAR VE BIMCO KLOZLARI

Ticaret gemilerinde kullanılacak olan yakıtın özelliklerinin değiştirilmesi ve doğal olarak buna bağlı şekilde maliyetlerin değişmesi ister istemez zaman çarteri sözleşmelerini de etkilemektedir.

Bilindiği üzere (sefer çarteri sözleşmesinden farklı olarak) adı geçen sözleşme türünde yakıt zaman çartererine ait olan bir kalemdir; donatan zaman üzerine hesaplanan navlun üzerinden gemisinin yük taşımaya elverişli bölümlerini zaman çartererine belirli bir süre için tahsis etmektedir. Bu sürede geminin harcayacağı yakıt bu sebeple zaman çartereri tarafından tahsil edilecektir. İnceleme konumuz paralelinde bakıldığı takdirde karşımıza aşağıdaki sorunlar çıkmaktadır:

* Yukarıda anlatılan hususların tamamı zaman çartereri için de geçerlidir. Gemide “scrubber” sistemi yoksa, diğer bir ifade ile kendisi sözleşmenin süresi dahilinde izah edilen evsafıta yakıtı kullanacak, bulamadığı takdirde

FONAR düzenleyecek ve bunları ilgili makamlara verecektir. Aksi takdirde, yine yukarıda izah edilen yaptırımlar söz konusu olacaktır.

Asıl sorun da tam bu noktada kendini göstermektedir, zira yaptırımlardan bazıları doğrudan doğruya gemiyi hedef almaktadır. Örneğin belirli bir liman gemi için bir süreliğine yasaklınırsa, bu durum kendiliğinden geminin çarter sözleşmesinden sonraki ticaretini etkileyecektir. Bu şekilde belirtilen riziko ile karşı karşıya gelmemek için donatanın elindeki yegane yol zaman çarteri sözleşmesi yaptığı tarafı tanıması ve güvenebilmesidir. Aksi takdirde, söz konusu sözleşmedeki diğer bazı sorunlar gibi bu rizikonun da önüne geçmenin imkanı yoktur.

* Bunun dışında ise, yakıt konusunun zaman çarteri sözleşmesi bakımından büyük önem taşıması sebebi ile sözleşmeye bir kloz eklenmesi tavsiye edilmektedir. Uygulamada bu konuya ilişkin bazı standart kloz örnekleri görülmektedir. Bize uygun gelen, basitliği ve genellikle herkes tarafından kabul göreceğinden dolayı, BIMCO tarafından geliştirilen klozdur. Bu klozda çarterer kendi ve yardımcı şahısları (yakıt veren firma ve yakıt sörveyörü dahil olmak üzere) adına ilgili kurallara uyum sağlanacağını ve bu gerçekleştirilemediği takdirde donatanın uğrayacağı zarar ve her türlü olumsuz sonucun tazmin edileceğini taahhüt etmektedir. Klozun son bendinde ise, donatan tahsis ettiği geminin yakıt mevzuatına uyumlu olduğunu taahhüt etmekte ve çartererin yukarıda vermiş olduğu taahhüdü ifa etmiş olması halinde, bu konu ile ilgili olarak meydana gelen her türlü zarar ve olumsuz sonuçtan dolayı çartererin sorumluluğu bertaraf olduğu ortaya konulmaktadır.

* Üzerinde önemle durulması gereken konulardan biri de, geçiş dönemi sırasında ne olacaktır? Gerçekten

6 aylık bir süre için Aralık 2019’da çarterere teslim edilen gemideki yüksek sülfürlü yakıtın akıbeti ne olacaktır? Yakıt depolarının temizliği kim tarafından yapılacaktır? Adı geçen aşamada bu ve bunun gibi bir çok sorun vardır. Armatörlerin 2019 sonu ve 2020 aylarını birlikte içeren zaman çarteri yapmaları halinde bu konu ile ilgili mutlaka sözleşmede özel bir düzenleme yapmaları gerekmektedir. Bu amaçla BIMCO’nun özel olarak geçiş dönemi için hazırlamış olduğu klozda özetle aşağıdaki çözümler yer almaktadır:

- Gemi çarterere 1.1.2020 tarihinden önce teslim ediliyorsa, burada geminin geçerlik tarihinde uygun yakıtın bulunduğu bir limana seyretmeye yetecek kadar uygun evsafıta yakıt bulundurulacaktır.
- Gemide 1.3.2020 tarihinden sonra kullanım amaçlı evsafıta uygunsuz yakıt bulundurulmayacaktır.
- Hangisi önce ise, geminin donatana iadesi sırasında ya da 1.3.2020 tarihinde, çarterer sorumluluk, zaman ve masraflar kendine ait olmak üzere, çarterer gemideki tüm evsafıta aykırı yakıtı boşalttıracak ve depoları temizleyerek evsafıta uygun yakıt almasına hazır hale getirilecektir.
- Boş olan depolar ise; sorumluluk, zaman ve masraflar donatana ait olmak üzere temizlenerek evsafıta uygun yakıt almasına hazır hale getirilecektir.

7. SONUÇ / TÜRK UYGULAMASINDAKİ DURUM

Türkiye Cumhuriyeti bu incelemede belirtilen konvansiyonlara taraftır; dolayısıyla yukarıda belirtilmiş olan hususlar ister istemez Türk sularında da 1.1.2020 tarihinden itibaren geçerli olmaya başlayacaktır.

Genel olarak aşağıdaki hususların belirtilmesi mümkündür:

* Günümüzde gemideki yakıtın kükürt oranına ilişkin müstakil bir denetim yapılsa da, liman devletinin gemide yaptığı denetimlerde burada bulunan yakıtta ilişkin irsaliye de (bunker

delivery note) kontrol edilmektedir. Herhangi bir aykırılığın belirlenmesi halinde uygulanacak cezanın miktarı ise 2872 sayılı Çevre Kanunu çerçevesinde tespit edilmektedir. Aynı prensibin 1.1.2020'den sonra da uygulanmaya devam edeceği düşünülmektedir.

* (Türkiye'deki rafinerilerin bu yakıtı -en azından yakın vadede- üretmeyecekleri göz önüne alındığında) (diğer limanlarda olduğu gibi) Türk limanlarında yeni evsaftaki yakıtın bulunmasının pek de mümkün gözükmediği tespit edilmiştir. Bu durumda armatörün önünde (yukarıda

da açıklanmış olduğu üzere) ticari bakımından hesaplı (feasible) olduğu takdirde gemiye "scrubber" taktırmak ya da gas-oil / motorin kullanma alternatifleri yer almaktadır. Hemen belirtmek gerekmektedir ki, tedarik edilebilse bile yeni evsafli yakıtın gas-oil'den çok daha ucuz olacağı düşünülmemektedir.

* Dolayısıyla bize göre gelecekte, yeni inşa gemiler ile birlikte, armatör hesabını tutturabildiği takdirde gemilere "scrubber" taktıracak, aksi takdirde şimdilik gas-oil kullanacaktır. Aynı makine ve teknik düzenle hem gas-oil, hem de yeni evsaf yakıtın

birlikte yakılmasında karşılaşılabilecek sorunlardan dolayı, söz konusu yakıt piyasada sorunsuz olarak bulunana kadar düzenin bu şekilde gideceği barizdir. Hatta uzun vadede yeni evsftaki yükün belirtilen sebeplerden dolayı ve özellikle gas-oil'den çok daha ucuz olmaması halinde, denizcilikte tercih edilmeyen bir yakıt haline gelmesi de çok uzak bir ihtimal olarak gözükmemektedir.

* ÜLGENER HUKUK BÜROSU

** Editörün notu: Fehmi Ülgener'in makalesinin birinci bölümü bir önceki sayımızda yayımlanmıştı.

AĞUSTOS 2019 YAKIT FİYATLARI

07.08.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	378.000	403.000	626.000
Piraeus	348.000	372.000	580.000
Malta	336.000	359.000	577.000
Novorossissk	370.000	385.000	630.000
Ceuta	345.000	369.000	580.000
Gibraltar	348.000	372.000	588.000
Rotterdam	306.000	330.000	517.000
Fujairah	352.000	360.000	655.000
Singapore	362.000	370.000	566.250
Brent 56.23			

14.08.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	378.000	405.000	680.000
Piraeus	326.000	350.000	594.000
Malta	322.000	345.000	583.000
Novorossissk	345.000	360.000	630.000
Ceuta	320.000	344.000	595.000
Gibraltar	328.000	352.000	603.000
Rotterdam	286.000	310.000	545.000
Fujairah	343.000	353.000	675.000
Singapore	350.000	360.000	584.250
Brent 59.48			

21.08.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	375.000	400.000	665.000
Piraeus	317.000	341.000	590.000
Malta	325.000	348.000	595.000
Novorossissk	310.000	325.000	615.000
Ceuta	334.000	358.000	607.000
Gibraltar	341.000	365.000	614.000
Rotterdam	302.000	326.000	547.000
Fujairah	343.250	355.250	665.000
Singapore	353.000	365.000	573.000
Brent 60.30			

28.08.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	385.000	410.000	685.000
Piraeus	320.000	344.000	587.000
Malta	316.000	339.000	575.000
Novorossissk	310.000	325.000	620.000
Ceuta	318.000	342.000	580.000
Gibraltar	318.000	342.000	580.000
Rotterdam	303.000	327.000	548.000
Fujairah	362.250	373.250	659.000
Singapore	385.000	396.000	566.250
Brent 58.49			



ULUÇ KEDME**

Her sene olduğu gibi yavaş yavaş tatillerin bittiği, daha olumlu, ılımlı piyasanın umutla beklendiği döneme girmek üzereyiz.

Sene başından bu yana genel ortalamada tatminkar bir piyasadan söz etmek mümkün değil, hele ki geçen sene özellikle son çeyrekte görülen marketten sonra. Her halükarda Eylül sonrası piyasaların genelde olumlu seyrettiği düşünülür ise, beklentilerimizin olması gayet

KARADENİZ VE AKDENİZ MARKETİNDE YAZ DÖNEMİ DURGUN GEÇTİ

olağan bir durumdur. Karadeniz ve Akdeniz marketinde yaz dönemi özellikle koster ve küçük handysize tonajları için oldukça durgun geçti. Buna en çok etki eden sebeplerden biri olarak büyük tonajlı gemilerin bu bölgede son dönemde etkin olmasına bağlayabiliriz ki, büyük tonaj endeksleri de özellikle son 1-2 aydır bu veriyi destekler niteliktedir. Son bir ayı baz aldığımızda dahi Handysize ve Supramax endekslerinde yüzde 20'yi aşkın artış dikkati çekmektedir. Global piyasalarda ülkelerin birbirleri ile önümüzdeki süreçte olacak ilişkilerinin yönü piyasaya da önemle etki edecektir. Özellikle son dönemi sancılı geçiren önemli kalemlerden birisi de demir-çelik sektörüdür. Hurda fiyatlarına baktığımızda da, özellikle son iki aydaki sert düşüşler bunu net bir biçimde

göstermektedir ki, burada takribi %20 'ye yakın bir düşüşten bahsetmekteyiz. Tanker tarafında ise beyaz ve siyah mal endekslerine baktığımızda stabil bir marketten bahsetmek mümkün veya diğer bir deyişle dalgalanmanın daha seyrek olduğuna tanıklık etmekteyiz. Brent petrol için ise son bir ayda %5 civarı bir düşüş göze batmaktadır. Bu düşüşün temelinde yine ABD-Çin arası gerilimlerin petrol talebini azaltabileceği öngörüsü etkili olmaktadır. Önümüzdeki süreçte de özellikle ülkeler arası ikili ilişkiler ile Ortadoğu'daki hareketleri takip ediyor olacağımız bir dönem bizi beklemekte. Bu vesile ile yavaş yavaş işlerimizin başına dönmeye başladığımız bu süreçte, sektörümüz için şimdiden bol kazançlı ve güzel bir dönem geçmesini temenni ediyorum.

AĞUSTOS 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
KEY PACIFICO	81.812	2015	JAPAN	BULK	CHINESE	24,00
CORAL EMERALD	75.632	2007	JAPAN	BULK	GREEK	12,20
ACHAT	56.969	2010	CHINA	BULK	NA	10,30
GOLDEN ISLAND	51.679	2012	JAPAN	BULK	NA	12,60
GRAND ANNABELLE	79.469	2012	CHINA	BULK	NA	NA*
GRAND AMANDA	79.467	2011	CHINA	BULK	NA	NA*
GRAND MARCIA	79.452	2012	CHINA	BULK	NA	NA*
GRAND ALMA	79.445	2011	CHINA	BULK	NA	NA*
HEINA	76.598	2005	JAPAN	BULK	NA	10,20
HANTON TRADER III	63.800	2014	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	18,00*
HANTON TRADER I	63.518	2014	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	18,00*
NAVIOS ORIANA	61.442	2012	JAPAN	BULK	HONG KONG	17,10*
SHENG AN DA 89	32.906	2011	CHINA	BULK	CHINESE	10,75
HEDVIG BULKER	21.872	2011	JAPAN	BULK	GREEK	10,50
MERIT TRADER	58.175	2014	JAPAN	BULK	NA	19,00

IRIS HALO	56.034	2005	JAPAN	BULK	BANGLADESH	9,90
AQUAKULA	55.309	2007	JAPAN	BULK	INDONESIAN	12,10
ATLANTIC GRACE	33.709	2010	JAPAN	BULK	NA	9,50
IVAN LOPATIN	33.324	2010	CHINA	BULK	NA	5,60
LJUTA	31.812	2001	JAPAN	BULK	NA	5,70
DIANA SCHULTE	79.700	2010	CHINA	BULK	CHINESE	11,50*
DORA SCHULTE	79.700	2010	CHINA	BULK	CHINESE	11,50*
MARIA GRACE	53.450	2008	JAPAN	BULK	NA	10,50
JUN LING	45.724	2000	JAPAN	BULK	NA	8,30
HENG CHANG	42.717	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	4,10
YASA NESLIHAN	82.849	2005	JAPAN	BULK	GREEK	11,50
HINODE MARU	58.630	2012	JAPAN	BULK	NA	16,45
NORD MANATEE	57.982	2010	PHILIPPINES	BULK	GREEK	13,40
NIREFS	75.311	2001	KOREA	BULK	GREEK	6,71
SINAR KAPUAS	57.374	2011	KOREA	BULK	CHINESE	11,00
BLUE CAT	57.000	2009	CHINA	BULK	GREEK	9,00
MIA-S	56.835	2010	CHINA	BULK	NA	10,20
SHEFFIELD	55.783	2010	VIETNAM	BULK	GREEK	*
PETERBOROUGH	55.783	2009	VIETNAM	BULK	GREEK	*
						21,00*
HARUKA	28.392	2011	JAPAN	BULK	NA	7,00
PACIFIC VENUS	18.712	2001	JAPAN	BULK	NA	4,50
GENCO CHALLENGER	28.400	2003	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	5,20
NORD DESTINY	83.684	2008	JAPAN	BULK	NA	14,50
ZHOUSHAN CHB045	64.000	2019	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	23,00*
ZHOUSHAN CHB044	64.000	2019	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	23,00*
GH ROUGH HABIT	63.301	2012	CHINA	BULK	NORWEGIAN	16,60
BBC THAMES	17.349	2008	CHINA	MPP	GERMAN	NA*
BBC RIO GRANDE	17.110	2008	CHINA	MPP	GERMAN	NA*
VERDI	39.316	2006	KOREA	CONT.	UAE	NA
ASIATIC GLORY	12.697	2006	TURKEY	CONT.	NA	4,70*
ASIATIC JADE	12.692	2005	TURKEY	CONT.	NA	4,70*
CS SETUBAL	16.727	1997	GERMANY	CONT.	UAE	NA
VORONEZH	23.063	2008	POLAND	CONT.	USA	8,00
LILY SCHULTE	46.956	2012	CHINA	CONT.	GERMAN	8,60
MEADOWS	46.087	1996	CROATIA	TANKER	CHINESE	5,25
ALICE	39.316	2013	CHINA	TANKER	ITALIAN	20,00
AMI	39.310	2012	CHINA	TANKER	ITALIAN	20,00
ALPINE DUKE	46.000	2009	KOREA	TANKER	GREEK	19,00
GLENDA MEGAN	47.147	2009	KOREA	TANKER	CHINESE	19,10*
GLENDA MEREDITH	46.147	2010	KOREA	TANKER	CHINESE	19,70*
TORM SAONE	36.986	2004	KOREA	TANKER	INDONESIAN	8,00
V. K. EDDIE	305.261	2005	KOREA	TANKER	JAPANESE	38,00
NAVE ELECTRON	305.178	2002	KOREA	TANKER	NA	27,00
VICTORY I	298.911	2001	KOREA	TANKER	UAE	26,00

EAGLE SIBU	105.365	1999	KOREA	TANKER	NA	7,20
ENERGY R	319.012	2003	KOREA	TANKER	NA	28,50*
POWER D	319.012	2003	KOREA	TANKER	NA	28,50*
NECTAR	105.317	2005	JAPAN	TANKER	NA	15,70
NEW BREEZE	48.064	2010	JAPAN	TANKER	NA	16,80
PIONEER EXPRESS	47.370	2009	JAPAN	TANKER	INDIAN	16,00
TEAM TARANTELLA	46.764	2002	CROATIA	TANKER	NA	8,20
KAILASH GAS	63.220	1992	BELGIUM	LPG	SINGAPOREAN	11,80*
PALANIMALA GAS	49.301	1992	JAPAN	LPG	SINGAPOREAN	12,80*
FPMC 23	50.999	2010	KOREA	TANKER	GREEK	14,80
TORM SAN JACINTO	47.038	2002	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	8,00
EAGLE EXPRESS	45.902	2010	JAPAN	TANKER	GREEK	16,20
MAHAKAMAH I	31.687	2001	KOREA	TANKER	NA	NA
ATALANTA	24.205	2015	CHINA	TANKER	NA	NA
BABYLON	24.202	2017	CHINA	TANKER	NA	NA
COASTAL MERCURY	2.281	2012	CHINA	TANKER	NA	2,40
FPMC 21	50.000	2009	KOREA	TANKER	GREEK	14,50

*Enbloc satışı ifade eder

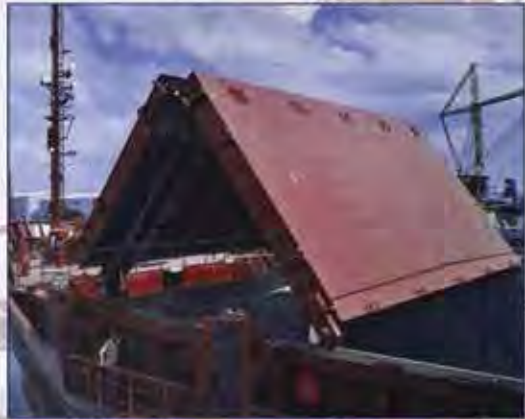
ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 360-370	US\$ 370-380	US\$ 380-390
PAKİSTAN	US\$ 345-355	US\$ 355-365	US\$ 365-375
HİNDİSTAN	US\$ 335-345	US\$ 345-355	US\$ 355-365
TÜRKİYE	US\$ 255-265	US\$ 255-265	US\$ 265-275

AĞUSTOS 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
AGIRI	98.805	16.984	1996	TANKER	NA	400
MERIDIAN	48.817	9.164	1996	BULK	INDIA	377
PLATTE REEFER	4.395	2.200	1980	REEFER	INDIA	NA
SW 1	4.999	2.053	1979	TANKER	BANGLADESH	NA
HAWTAH	300.361	48.100	1996	TANKER	AS IS RED SEA	417
GRIPO	3.929	1.018	1986	REEFER	INDIA	351
REEM 5	1.893	1.128	1983	TANKER	PAKISTAN	NA

* Enbloc satışı ifade eder

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



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



2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,7 düşüş göstererek 38.829.395 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Haziran 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,27 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 16,3 artarak 10.210.782 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 5,83 azalarak 17.492.574 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,27 artarak 27.703.356 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Haziran	2018	8.779.463	16,30%	18.575.195	-5,83%	27.354.658	1,27%
	2019	10.210.782		17.492.574		27.703.356	
Ocak - Haziran	2018	51.696.364	27,27%	116.053.832	-7,35%	167.750.196	3,32%
	2019	65.795.713		107.523.069		173.318.782	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

**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

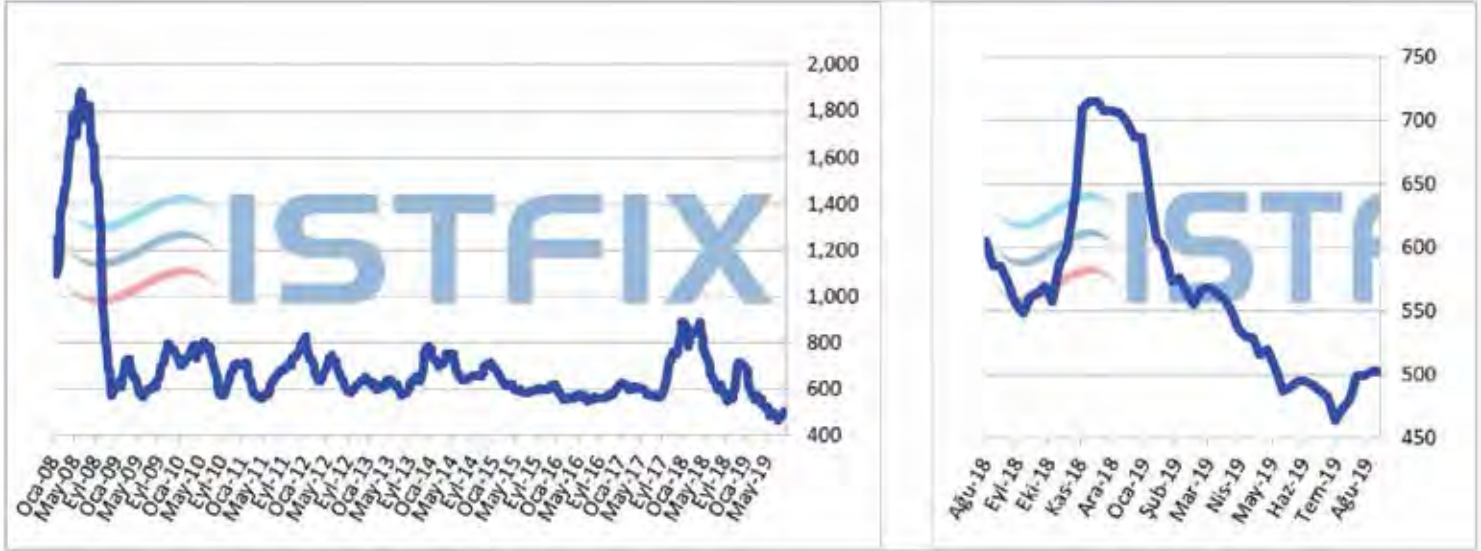
www.medmarine.com.tr



19.08.2019

34. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Kurban Bayramı ve Avrupa'daki dini bayramlar nedeniyle veri analizi yapmanın zor olduğu bir hafta geride kaldı ve bu sebeple ISTFIX Bileşik Endeksi 502 puanda sabit seyretti.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019

ISTFIX - Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletlerle Çin arasındaki sürtüşme geçtiğimiz hafta da dünya ekonomisini etkilemeye devam etti. Her iki taraftan gelen misillemelerden sonra, geçtiğimiz hafta, Birleşik Devletler 1994'ten beri ilk kez Çin'i kur manipülatörü ilan etti ve Çin hakkında IMF'ye şikayette bulunacağını belirtti.

Çin ve Amerika Birleşik Devletleri arasında konuşmaların eylül ayında devam etmesi ve bir tur görüşme daha yapılması bekleniyor.

Bu arada Avrupa'da durgunluk endişeleri artmakta. Almanya'nın endüstriyel üretimi son 10 yılın en sert düşüşünü kaydetti. Evvelce de Alman imalat sanayi satınalma yöneticileri endeksi son 7 yılın en düşük seviyesini görmüştü.

Geçen hafta açıklanan veriye göre Çin'in ihracat büyümesinin temmuz

ayında yeniden hızlandığını belirtmekte de fayda var. İhracat temmuzda bir önceki yıla kıyasla yüzde 3,3 artarken, ithalat yüzde 5,6 geriledi. Ekonomist beklentileri ise yüzde 1 ihracat daralmasına karşılık yüzde 9 ithalat gerilemesi idi.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları dalgalanmaya devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 54 dolar/varil Brent ise 58 dolar/varil seviyelerinde haftayı kapattı.

Cezayir -muhtemelen tamamı Fransa'dan temin edilmek üzere- 600.000 tonluk buğday alımı için anlaşma imzalandığını duyurdu.

Fransız tarım analisti Strategie Grains, 2019-2020 hasat yılı için Fransız yumuşak buğday hasatı beklentisini 38,2 milyon tondan 39 milyon tona çıkarttı. Bu öngörü 34 milyon ton olan 2018-2019 hasadını da geride bırakıyor.

Küresel üre piyasasının Çin, Brezilya ve Avrupa ile sınırlı kalan talep sebebiyle

şu an durgun seyrettiği ifade ediliyor.

Öte yandan, Avrupa'nın da genel olarak gübre alımlarında geride kaldığı, Hindistan'ın da yeni ihalelerle piyasaya döneceği belirtiliyor. Bu haberler, gübre piyasaları açısından 2019'un son çeyreğinin iyi geçebileceğine işaret ediyor.

Çimento haberlerine göre, Ukrayna'nın Rus çimento ithalatlarına getirdiği yasak 2020 yılının sonuna kadar uzatıldı. Ukrayna, Rusya'dan her türlü çimento ve klinker ithalatına 15 Mayıs tarihi itibarıyla ambargo koymuştu.

Mısır çimento üreticileri düşük seyreden yerel talepten ötürü ihracatı arttırmanın yeni yollarını arıyor. İstatistiklere göre toplam kapasitesi 85 milyon ton/yıl olan 24 üretici düşük iç talepten ötürü ancak 2019'da 49 milyon ton satış gerçekleştirebilecek. Diğer yandan Mısır'daki idare ihracat teşvikleriyle ülkenin ihracat potansiyelini arttırmayı değerlendiriyor.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,530	2,134	2,763	3,966
Geçen Hafta	1,521	2,122	2,747	3,943
Geçen Ay	1,442	2,011	2,604	3,737
Geçen Yıl	1,970	2,747	3,557	5,105



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

YAKIT

Gemi yakıt fiyatları dalgalanan piyasalarda hafif artış kaydetti.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	325.00	542.00	389.35	599.00	340.53	596.00	425.00	675.50
Geçen Hafta	335.00	530.00	376.35	579.00	353.34	576.00	406.50	656.50
Değişim	-2.99%	2.26%	3.45%	3.45%	-3.63%	3.47%	4.55%	2.89%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı rapor edilmedi.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – TEMMUZ 2019

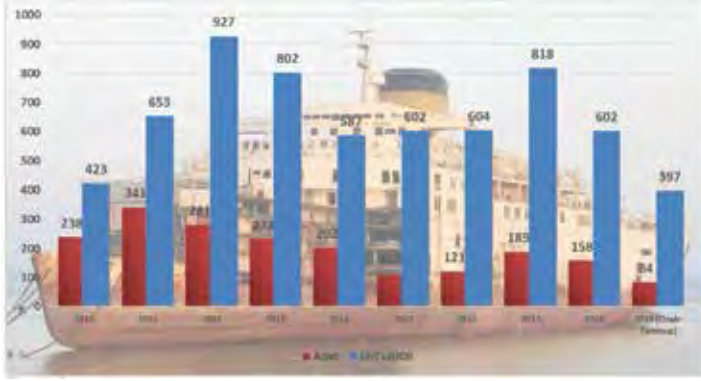
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTRALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
3	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
4	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
5	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
6	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
7	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	02.06.2019
8	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
9	9435466	NORMAN ATLANTIC	RORO KARGO	İTALYA	26.904	7.800	9.958	2009	19.07.2019
10	8765266	EIRIK RAUDE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
11	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
12	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
13	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
14	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
15	7814486	SEAMAR CHALLENGE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	11.108	12.000	4.681	1979	05.07.2019
16	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
17	9050670	SONNY	TANKER	LIBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
18	9045613	TK ROTTERDAM	KURUYÜK	LIBERYA	6.036	8.861	3.398	2001	19.07.2019
19	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LIBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
20	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	03.06.2019
21	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
22	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
23	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
24	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
25	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	08.04.2019
26	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
27	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
28	7912812	SEABULK TIMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	09.04.2019
29	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
30	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
31	7910216	GOWO	KARGO	SIERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	02.06.2019
32	7047344	LAL	KURUYÜK	SIERRA LEONE	1.560	1.278	937	1971	16.07.2019
33	8006323	ENRY	KURUYÜK	SIERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
34	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
35	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
36	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SİNGAPUR	29.874	-	9.577	1983	07.05.2019
37	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
38	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SİNGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
39	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
40	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	2.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
41	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019



42	8001517	YARA-J	KURUYÜK	SURİYE	4.052	6.623	2.037	1980	16.07.2019
43	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
44	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
45	6620010	HAWK	TARAK	TANZANYA	498	711	149	1967	13.07.2019
46	6810055	BON	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.580	2.654	974	1967	13.07.2019
47	6417748	JAG	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.132	1.890	566	1964	13.07.2019
48	8211801	MEGALOCHARI	KURUYÜK	TANZANYA	1.316	2.175	771	1983	05.07.2019
49	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	08.06.2019
50	7702918	ABDALKARIM	KURUYÜK	TANZANYA	1.951	3.214	1.033	1978	07.07.2019
51	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
52	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
53	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
54	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
55	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
56	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
57	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	01.06.2019
58	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
59	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
60	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
61	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
62	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	03.05.2019
63	7819450	SERVET K	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.814	2.893	924	1980	29.07.2019
64	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
65	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	03.05.2019
66	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
67	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	03.05.2019
68	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
69	7937874	YUSUF CELAL	KURUYÜK	TÜRKİYE	994	1.720	771	1978	09.07.2019
70	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
71	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
72	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	07.05.2019
73	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	08.04.2019
74	8328692	BSEC MARMARA 1	TANKER	UKRAYNA	1.963	3.265	1.364	1983	01.07.2019
75	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
76	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	07.06.2019
77	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
78	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	497	1.375	639	1968	24.06.2019
79	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
80	5391545	KAPETAN GIANNIS	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	198	20	400	1959	16.07.2019
81	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
82	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
83	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
84	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

Kaynak: Gemisander * Renklendirilen gemiler Temmuz 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 DÜNYA GEMİ TİPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜM (Son 3 Ay)

Gemi Tipi	MAYIS			HAZİRAN			TEMMUZ		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	1	39,0	1.174						
AHT							1	44,0	595
AHTS	9	19,1	16.446	5	31,4	8.573	1	15,0	3.343
Anti-Poll.	1	58,0	1.320						
Asp.& Bit.							1	36,0	1.893
Bucket Dredg.				1	30,0	583			
Bulk	3	25,3	149.996	2	31,0	70.437	4	35,8	264.036
C,U & FP Lay	1	23,0	2.806						
Cable Layer	1	20,0	1.128						
Cement	2	47,0	23.122						



Chem & Oil	2	20,5	92.668	2	24,0	45.702	1	24,0	45.999
Chip	1	28,0	46.826	1	23,0	48.772			
Container	8	26,4	159.440	7	24,4	165.899	5	23,2	95.374
Crew Boat	1	19,0	23						
Cruise	1	37,0	4.514				1	47,0	1.100
Edible Oil							1	39,0	2.208
CS/BW Dredger							1	32,0	887
Drillship				1	42,0	9.193			
Ethy/LPG				1	36,0	8.078			
FPSO				1	36,0	99.890			
GCargo	11	38,5	39.485	2	43,0	4.477	6	32,5	33.692
Geo. Survey							1	45,0	1.057
L.P.G.	1	38,0	3.403				1	30,0	3.753
Livestock				1	41,0	3.516			
M. Sulphur	1	24,0	3.999						
Misc. Bulk							1	31,0	3.199
MPP	9	30,3	83.102				1	20,0	20.501
MPP/Hvy. Lift	1	17,0	30.537						
Ocean. Tug	1	43,0	1.109						
Open Hatch				1	23,0	23.872	1	9,0	33.324
Ore							1	30,0	246.732
Pass				1	24,0	15			
Pass/Car F.				2	20,0	10.618	1	44,0	3.726
PCC	3	33,3	38.832				1	29,0	18.273
Products	3	32,7	70.137	5	37,6	94.911			
Reefer	3	31,0	30.987				3	33,3	21.024
Rfr Fish C.				1	32,0	483			
Slop Reception							1	36,0	3.389
RoPax	1	35,0	3.956						
Ro-Ro				2	27,5	21.490			
Shuttle	2	19,5	278.249						
Supply	1	16,0	1.074	1	38,0	1.200			
Tanker				1	23,0	300.361			
TSH Dredger	3	44,3	31.643						
Tug	3	36,3	110	1	44,0	-	2	47,0	104
Genel	74		1.116.086	39	31	918.070	36	32	804.209

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

HAZIRLAYANLAR: Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYILMAZ (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.

REKLAM DESTEĞİ VERDİĞİNİZ İÇİN **TEŞEKKÜR EDERİZ**

AKKAN MARITIME – www.akkanmaritime.com

A SELSAN – www.aselsan.com.tr

ATA RÖMORKÖR – www.atasalvage.com/ www.ataagent.com

AVS – www.avsglobalsupply.com

BERK – www.berkgumrukleme.com/ www.berklojistik.com

CLASS NK – www.classnk.com

ÇELEBİ – www.portofbandirma.com.tr

D-MARİN – www.d-marin.com

ELİZYA – www.elizya.com

ENERJİ PETROL – www.energypetrol.com

ESKO – www.eskomarine.com.tr

GARDEN HOTEL – www.tuzlagarden.com

GEPA – www.gepafibergalss.com

GİMAŞ – www.gimas.com

GÜRDESAN – www.gurdesan.com.tr

HİDRODİNAMİK – www.hidrodinamik.com

JOTUN – www.jotun.com.tr

KINAY – www.kinaygroup.com

LİGTHOUSE – www.lighthousebroker.net

MARİN RÖMORKÖR – www.marintug.com

MCE KARGO – www.mcekargo.com

MED MARİNE – www.medmarine.com.tr

MESİ MARİNE – www.mesimarine.com

MOST – www.mostdenizcilik.com

ONURSAN – www.onursan.net

PETROL OFİSİ – www.petrolofisi.com.tr

PİRİ REİS – www.pirireis.edu.tr

RİNA – www.rina.org

SANMAR – www.sanmar.com.tr

TOTAL – www.totallubmarine.com

TUNA SHİPPİNG – www.tunashipping.com

TÜRK P&I – www.turkpandi.com

UZMAR – www.uzmar.com.tr

ÜRKMEZ SAÇ – www.arkmezsacdemi.com

YAF DİESEL – www.yafdiesel.com



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com



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



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi

www.pirireis.edu.tr

graduate.pirireis.edu.tr

edey.pirireis.edu.tr

pusem.pirireis.edu.tr

bilagcu.pirireis.edu.tr

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, sıyıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

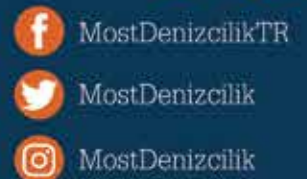


ACİL ÇAĞRI:

+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

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

