



IMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2019

TAMER KIRAN:

Ülke Olarak Odaklanmamız Gereken
Yegane Konu Ekonomidir



PROF. DR. SEZER ILGIN:

DENİZ KAZALARINDA, KAPTAN TARAFINDAN YAPILACAK, HUKUKİ
AÇIDAN ÖNEMLİ İŞLEMLER

MUSTAFA ASLAN:

DÜNYA PİYASASINDA SÖZ SAHİBİ ARMATÖRLERE TEDARİK YAPIYORUZ



7/24

18 PILOT CAPTAINS
300 TEAM MEMBERS

20 VESSELS

MAXIMUM PRODUCTIVITY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



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



Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

SELİM TÜM

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



Yıl 35

MAYIS 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

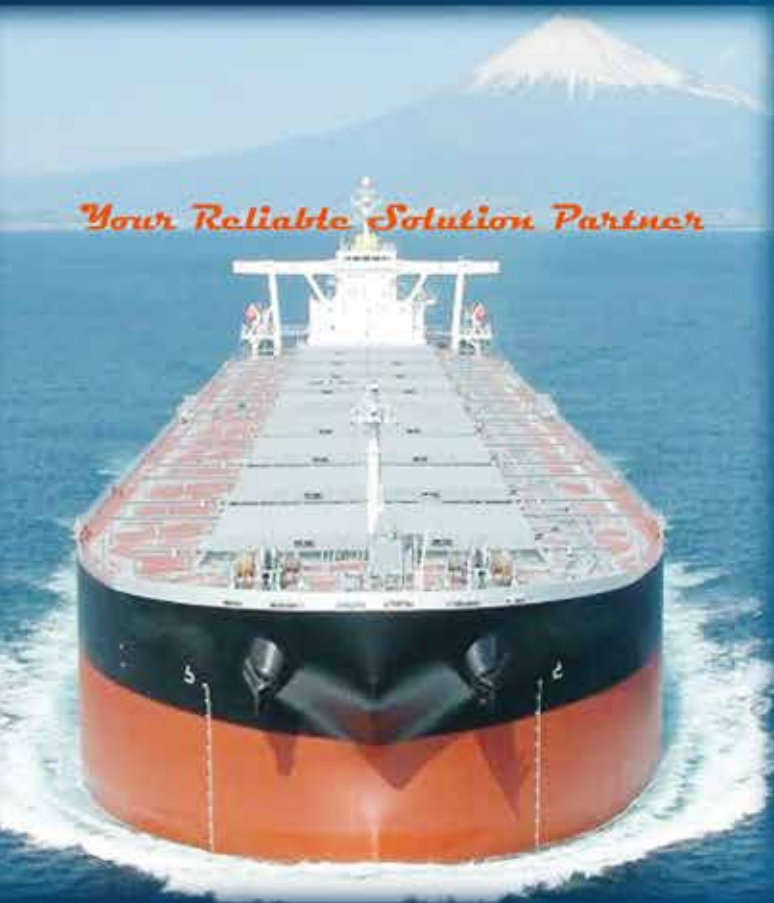
at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



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 REPRESANTATIONS
SHANHAIGUAN SHIPBUILDING INDUSTRY CO. LTD.
BSHC BULGARIAN HYDRODNAMICS RESERACH CENTER



DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji

İÇİNDEKİLER

TAMER KIRAN:
"KARPUZ KABUĞU DENİZE
DÜŞTÜ"



10

MECLİS:
"ÜLKE OLARAK
ODAKLANMAMIZ GEREKEN
YEGANE KONU EKONOMİDİR"



14



44

ODADAN HABERLER:
"DENİZCİLİK SEKTÖRÜ,
EXPOMARITT
EXPOSHIPPING'TE
BİRİKİMİNİ ORTAYA
KOYDU"



48

ODADAN HABERLER:
TAMER KIRAN'DAN
FETHİYE VE MARMARIS'TE
ZİYARETLER

SÖYLEŞİ: MUSTAFA ASLAN,
"DÜNYA PİYASASINDA SÖZ
SAHİBİ ARMATÖRLERE
TEDARİK YAPIYORUZ"



62

SEKTÖRDEN HABERLER:
"DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN
KALBİ MARE FORUM'DA
ATTI"



74

ODADAN HABERLER	36
ŞUBELERİMİZDEN	52
DTO AB BÜLTENİ	56
GEMİ TUTULMALARI	60
KONUK YAZAR - ÇETİN ÜNSALAN: "Denizi unutan ekonomi"	64
AKADEMİK BAKIŞ - PROF. DR. SEZER ILGIN: "Deniz kazalarında, kaptan tarafından yapılacak, hukuki açıdan önemli işlemler"	66
MAKALE - HARUN ŞİŞMANYAZICI: "Baltic Dry Index 2019 Başında Neden Düştü?" (2. Bölüm)	70
SEKTÖRDEN HABERLER	74
MAKALE - CAN BASEV: "Bunker kısa tarihi ve 2020 sonrası..."	84
BİLİMSEL - Denizcilik sektörü ve Lazerler	86
TEKNOLOJİ - İTÜ otonom su altı araçları takımı dünya devleri ile yarışacak	90
BUNKER	92
SŞP	98
İSTFİX	104
HURDA RAPORU	106



Quality is never a coincidence...



+90 216 688 37 56

marine@eskomarine.com.tr

eskomarine.com.tr





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



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

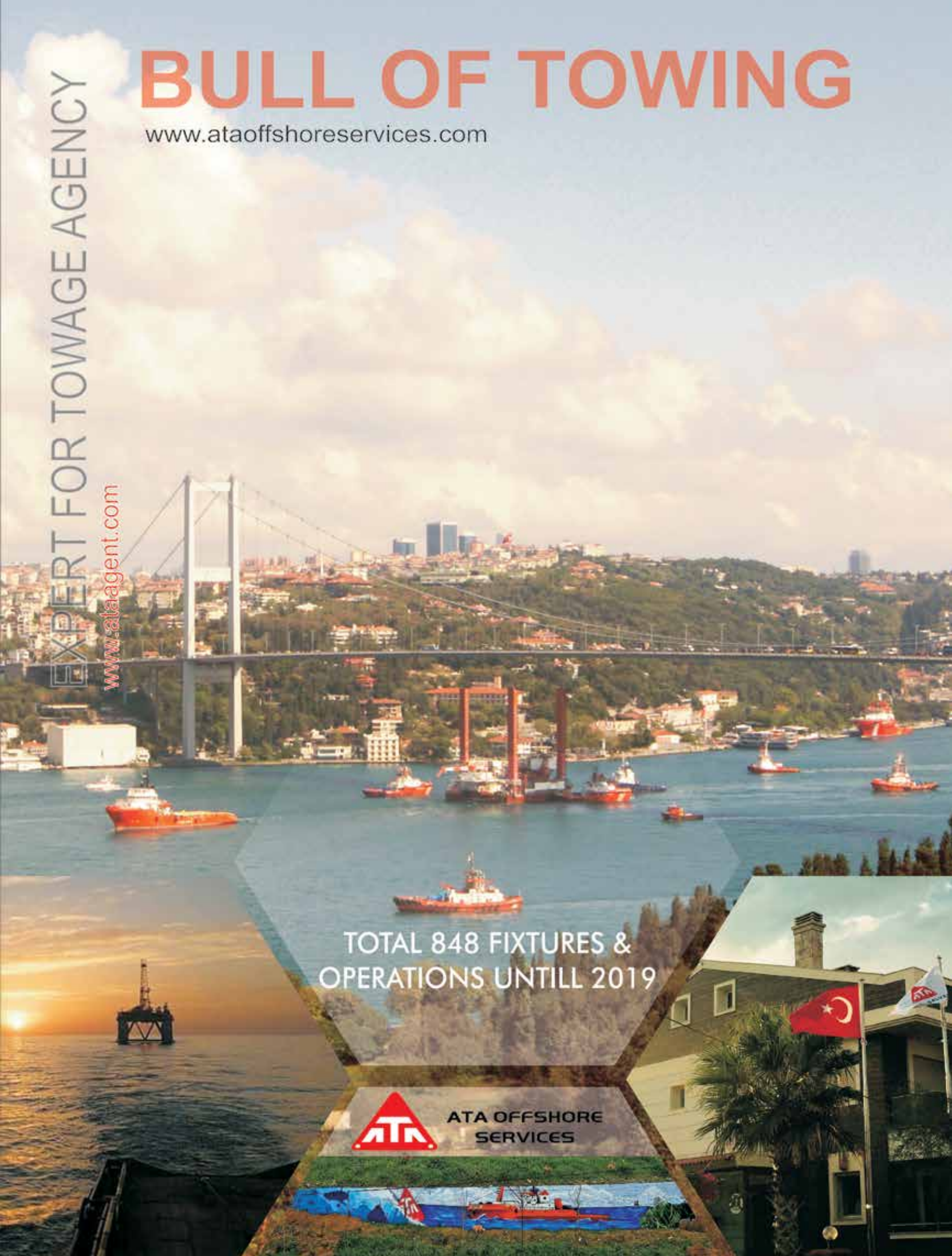
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 848 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2019



ATA OFFSHORE
SERVICES



Karpuz kabuğu denize düştü

Büyüklerimizin çok meşhur bir lafıydı 'Karpuz kabuğu denize düştü' demek, denize girilebilir anlamında mecazi olarak söylenirdi. Bu başlığı kullanmamdaki maksat, deniz temizliğine ve çevreye dikkat çekmekti. Elbette mecazi anlamda kullanılan bir sözdür, ama temiz deniz

yerinde gördük ve sektörün sorunlarını yerinde konuştuk. Aynı zamanda bu geziyi idaremizle birlikte gerçekleştirmemiz de son derece verimli olmuştur. Haber Türk Kanalı'nda Netsel Marinamızda 'Bakış Programı'nın canlı yapılması sayesinde hem sektörün sorunları kamuoyu önünde

devam etmesi en büyük temennimizdir. Bu ay çok önemli bir olaya tanıklık edeceğiz. Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi olan Şadan Kaptanoğlu 14 Mayıs'ta görevi BIMCO'nun şu anda başkanı olan Yunan Anatassios Papagianopoulos'tan devralacak. Bizim için gurur verici bir gelişme. Arkadaşımıza başarılar diliyoruz, her zaman yanında olacağımızdan kimsenin kuşkusu olmasın. En başarılı şekilde bu görevi yerine getireceğinden hiç şüphemiz yok.

Denizcilik küresel bir sektördür, bu nedenle oyunu kurallarına göre oynamak gerekiyor. Geçen ay iki uluslararası organizasyona ev sahipliği yaptık. Bunlardan birisi, 15. Expomaritt, Exposhipping İstanbul Uluslararası Denizcilik Fuar & Konferansı. Bir diğeri de ev sahipliğini GISBİR'in yaptığı 6. Mare Forum İstanbul; IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ve son Başbakanımız ve Meclis Başkanımız Binali Yıldırım'ın katılımı ile gerçekleşti.

Her iki organizasyonda emeği geçen herkesi kutluyor ve teşekkür ediyorum. Bu organizasyonlar sadece sektörümüzün tanıtımı için değil, aynı zamanda ülkemiz içinde son derece önemli.

Mayıs ayında Müslümanlar için çok önemli olan Ramazan Ayı'na da girmiş oluyoruz. Bütün Müslüman aleminin Ramazan'ını kutluyor, hayırlara vesile olmasını diliyorum. Birlik, beraberlik ve barışın ön plana çıktığı, dualarımızın kabul olduğu bir ay olmasını diliyorum.

Ve 19 Mayıs 1919... Bu tarih, bir ülkenin kaderinin değiştiği bir tarihtir... Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları, Bandırma Gemisi ile tam 100 yıl önce Samsun'a çıkmış ve işgal altındaki ülkenin kurtuluşu için meşaleyi buradan yakmıştı. Saygıyla ve minnetle anıyoruz. Mustafa Kemal Atatürk'ün bugünü 'Gençlik ve Spor Bayramı' olarak gençlere armağan etmesi çok anlamlıdır. Biz de bu bayramı yürekten kutluyor, gelecek kuşakların da büyük önder Mustafa Kemal Atatürk tarafından yakılan bu meşaleyi söndürmeden, kendilerinden sonraki kuşaklara devredeceklerine olan inancımızla bu meşalenin ebediyete kadar sönmemesini diliyoruz. Allah selamet versin, yolunuz aydınlık ve açık olsun.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

o ülkenin ne kadar duyarlı ve uygar olduğunu gösterir. Karpuz kabuğunun yüzdüğü hiçbir denize turist gelmez. Temiz deniz, temiz çevre bir medeniyet ölçüsüdür. Doğa; gelecek kuşaklara bırakmamız gereken bir emanettir. Bunun için Deniz Ticaret Odası olarak bizim birinci önceliğimiz, temiz denizler ve çevredir. Bundan asla taviz veremeyiz.

Turizm sezonu açılıyor ve bu sektör ülkemiz için lokomotif sektörlerden biridir. Hem istihdam, hem de döviz girdisi açısından bizim sektörümüz çok önemli bir sektördür. Bu sektörde deniz turizminin payı yadsınamayacak kadar yüksektir. Bu nedenle sezon öncesi Marmaris ve Fethiye şubelerimizi ziyaret edip, hazırlıkları

idarenin katılımıyla tartışılmış, hem de deniz turizminin tanıtımına katkı sağlanmıştır.

Cari açık sorunu yaşayan ülkelerde yabancı paraya dayalı her türlü gelir önemlidir ve ekonomiye büyük katkısı olur. Deniz turizmi de bu anlamda önemli bir gelir kaynağıdır. 10 bin üyeye sahibiz, oldukça fazla sayıda üyemiz fiilen deniz turizmiyle ilgileniyor. Deniz turizmi odamız tarafından önemsenen bir sektör ve turizm gelirleri içerisinde payını arttırmak için çalışmalarımız devam ediyor. Potansiyelimiz yüksek, deniz turizminin turizm gelirleri içindeki payını daha yukarılara çekebiliriz. Çünkü Türkiye ekonomisinin güçlü bir şekilde yoluna



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

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





CertAsig

insurance & reinsurance

CertAsig increases its geographical and product diversity, including new products.

ROMANIA

Romanian non-life / non-motor corporate and specialist insurance products
57% of total GWP

TURKEY AND BLACK SEA

Marine / aviation
20% of total GWP

BULGARIA

Non-life / non-motor corporate and specialist insurance products
23% of total GWP

Our core business is **Romanian, Bulgarian** and **Turkish** commercial fleets and Cargo. **CertAsig** provides marine coverage using **London Market** wordings but can consider alternative wordings. English Law & Jurisdiction is usually imposed on policies underwritten.

MARINE PRODUCTS

- Blue and Brown Water Hull & Machinery
- Builders' Risks
- Pleasure Craft & Yachts
- Cargo
- Other Marine Liabilities including: Ship Repairers', Port Authorities & Operators' Liabilities
- Cash in Transit / Cash in Vault
- Specie
- Single voyages (non-scrap)

CertAsig is a non-life / non-motor insurance company primarily selling specialist insurance products to corporate and **SME** customers through brokers in **Romania, Turkey** and **Bulgaria**.

CertAsig is ranked **8th** in the non-life / non-motor market, measured by GWP out of 36 companies.

CertAsig employs **96 insurance professionals** in **6 offices**.

Shareholder structure

alpha associates

European Bank
 for Reconstruction and Development

EUROPEAN INVESTMENT FUND

BUCHAREST HEADQUARTERS

Address: 61B Nicolae Caramfil Street, Sector 1, Bucharest, Romania 014142
 Phone: +40 21 311 91 04
 Fax: +40 21 311 50 56
 e-mail: office@certasig.ro

TURKEY REPRESENTATIVE

Seda Eraslan Baransel
 Gsm: +90 533 088 87 46

www.certasig.eu

Hayatın İçinde
"In Life"



TUZLA
GARDEN
HOTEL & SUITES



Cami Mah. Galipağa Sok. No:22 Tuzla / İSTANBUL
T:0 216 446 00 13-14 • M:0 530 917 88 07
F:0 216 446 00 16 • info@tuzlagarden.com

   /tuzlagarden | www.tuzlagarden.com

ÜLKE OLARAK ODAKLANMAMIZ GEREKEN YEGANE KONU EKONOMİDİR

Yaklaşık dört saat süren nisan ayı meclis toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yönetiminde yoğun bir gündemle gerçekleşti. Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin İTÜ'ye devredilerek isminin değiştirilmesi meclisin en önemli gündem maddeleri arasındaydı.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - SALİH ZEKİ ÇAKIR - ARİF KENAN TÜRKANTOS

9. Dönem 13. Meclis Toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından meclisin hayırlı olması temennisi ve “hoş geldiniz” sözleriyle açıldı. Çakır, “Bugün size gönderilen gündeme geçmeden önce misafir konuşmacının olduğu toplantılardaki uygulama ile başlayacağız. Bugün aramızda çok değerli iki konuğumuz var. İTÜ Rektörü Sayın Mehmet Karaca ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Oğuz Salim Söğüt Bey aramızda. Malum konuyla alakalı Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran sizlere izahatta bulunacaktır. Akabinde rektörümüz düşüncelerini meclisimizle paylaşacaktır” sözleriyle Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin

isminin İTÜ Anadolu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak değiştirilmesi hakkında Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a söz verdi.

“DENİZCİLİK CAMIASI İLE ÖZDEŞLEŞMİŞ BİR OKUL...”

Tamer Kiran sözlerine meclisi selamlayarak başladı. Tamer Kiran, “Yaklaşık bir ay önce bir haber aldık. Bu haber, 1927 yılından bu yana denizcilik eğitimi veren, 1994 yılından bu yana Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olan, bizim eski sektör mensuplarımızın ‘Ortaköy’ diye adlandırdığı okulumuzun ki, Deniz Ticaret Odası olarak bu okulun maddi anlamda birçok konuda destekçiyiz.

Bu okulumuzun, Milli Eğitim Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi arasında yapılan bir işbirliği protokolü kapsamında İstanbul Teknik Üniversitesi himayesine verildiğini öğrendik. Önce Sayın Dekanımızla, sonra da Sayın Rektörümüzle irtibata geçtik. Konunun ne olduğunu sorduk. Çünkü burası bizim için hakikaten çok önemli, bizim için derken Deniz Ticaret Odası ve denizcilik camiası için. Burada okumuşlar, mezun olmuşlar var... Denizcilik camiası ile özdeşleşmiş bir okuldur burası” sözleriyle konuşmasına başladı. Kiran şöyle devam etti: “Konunun detaylarının ne olduğunu kendilerinden duymak istedik. Sağ olsun, Sayın Rektörümüz,



Sayın Dekanımız kırmadılar ve bugün aramıza katıldılar ve bu protokol hakkında bilgi verecekler. Ben aşağıda da kendisine söylediğim gibi detayları biz de bilmiyoruz. Duyduklarımız sonrasında soru cevap olacak. Bunun neticesinde Deniz Ticaret Odası olarak biz de ona göre yolumuzu belirleyeceğiz.”

ZİYA KALKAVAN LİSESİ'NİN TARİHİ

Tamer Kıran'ın ardından konuyla ilgili söz alan İTÜ Rektörü Mehmet Karaca, “Sadece bu konuyla ilgili değil, diğer konularla da sizlerle görüş alışverişinde olmak isterim” dedikten sonra konuşmasını şöyle sürdürdü: “Dilediğinizi bana sorabilirsiniz. Bilgi ve becerim çerçevesinde cevaplamaya hazırım. Bildiğiniz gibi Denizcilik Mektebi'nin, Deniz Harp Okulu'na, 1884'e kadar giden bir hikâyesi var. Çeşme Savaşı sonrası gemilerin batırılması ve sonra aralarında gemisi tek kurtulan Cezayirli Hasan Paşa'nın, III. Mustafa'ya gelişi ve Haliç'te bu mektebi kurmasının enteresan bir hikâyesi var. Siz Yüksek Denizcilik Mektebi'ni daha iyi biliyorsunuz. Sanırım Heybeliada'da Tüccar ve Kaptan Mektebi adıyla kuruluyor. 1908'de de kapatılıyor maalesef. 1909'da yeniden kuruluyor. Yüksek Kaldırım, Azapkapı hikâyesi var. En son 1927'de şu anki Ziya Kalkavan Meslek Lisesi Yüksek Denizcilik Mektebi olarak Ortaköy'deki Feriye Sarayı'na taşınıyor. 1928'de de Âli Deniz Ticaret Mektebi olarak İktisat Bakanlığı'na

alınıyor. İkişer yıllık lise ve yüksek birimleri: Makine, Güverte... 1930 ve 1934'te Deniz Ticaret Mektebi Ulaştırma Bakanlığına bağlanıyor. Güverte, Makine bölümleri; 1953'te liman başkanı yetiştirmesi amacıyla Limacılık Mektebi oluyor. 3 Temmuz 1992'de ki bana göre doğru bir hareket olarak İTÜ'ye bağlanıyor. Kuruluşu denizcilik olan bir üniversiteye bağlanarak Denizcilik Fakültesi kuruluyor. Bu fakültenin misyonu aslında bakarsanız çağdaş mezunlar veren denizcilik eğitimi ve araştırmaları anlamında önder, sanayi bakımından söylüyorum akademik işbirliğini önemseyen güvenilir bir yükseköğretim kurumu ve bilim merkezi olması. Bu fakültenin vizyonu bu tabii. Misyonu da tabii etik değerlerle güçlü bireyler yetiştirmek”.

“PROTOKOL SIRASINDA YENİ ALANLAR EKLEDİLER”

Mehmet Karaca kısa tarihçenin ardından asıl konuya gelerek şöyle devam etti: “Milli Eğitim Bakanlığı tarafında Bakan Bey ve Bakan Yardımcısı bu mesleki teknik liselerle ilgili bir hamleler yapma niyetindedir. Bu akademik yılın başında, 2018 yılının ekim ayında, üniversitenin marka değeri çok yüksek olduğu için mühendislik, mimarlık, denizcilik olarak bana geldiler, konuştuk. Dediler ki üniversitenin içinde böyle bir teknik lise açabilir miyiz? Düşündük, taşındık, ‘üniversite içi buna uygun değil’ dedik. ‘Bu işin merkezinde



Mehmet Karaca

denizcilik olamaz mı?’ dedim. ‘Hay hay’ dediler. Madem denizcilik sektörü var, benzeri şeyler olsun. İstisnalar sırasında Ortaköy'deki mektebin bir kısmını İTÜ Mesleki Teknik Anadolu Lisesi'ne çevirelim, dediler. ‘Bende gönül bağı var’ dedim. ‘Ana eksen denizcilik olmak şartıyla kabul ederiz’ dedim. Protokolü yaptığımızda bir sürü yeni alan eklediler: Bilişim teknolojileri, biyomedikal cihaz teknolojileri, elektrik ve elektronik teknolojisi... Denizcilik alanlarında öğretmenlerin ve öğrencilerin yeterliliklerini artırma konusunda bizimle bir ön protokol imzaladılar. Yani üniversite burayı almadı. Milli Eğitim Bakanlığı'nın bir birimi hala. Aynı Galatasaray Lisesi ve benzeri liselerde yaptıkları şey gibi. Üniversite bir hamilik üstlenecek.”

“YENİ AÇILACAK BÖLÜMLER DENİZCİLİKLE İLGİLİ”

Karaca Milli Eğitim Bakanlığı ile konuşmaları sonucu lisede sadece denizcilikle ilişkili olan bölümlerde eğitim olacağını belirtip, “Sadece denizcilikle ilgili üç alan var ama denizcilik de içinde olsun ve diğerleri denizciliği desteklesin. Neler besleyebilir? Bilişim çağındayız. Her şey artık dijital ortama dönüştü, bilişim olsun içinde. Biyomedikal ben şahsen istemiyorum. Ona razı oldular. Çünkü biyomedikal o kadar ilgili olmayabilir ama elektronik olsun. O zaman dedik denizcilik ise üç bölüm halinde olsun. Olayda Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin tasfiyesi yok. Onu baştan söyleyeyim. O alanın içinde İlçe Milli

Eğitim Müdürlüğü var. Onun tasfiyesi var. Onlar oraya konuşlanmışlar. Büyük bir alanı tutmuşlar. İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü oradan çıkacak. Burası sadece lise formatında kalacak, dedik. Onlar da kabul ettiler. Denizcilik, sadece ve sadece güverte olmayacak. Makine ve işletme içinde üç bölüm olacak. Denizcilik üç bölümden teşekkül edecek ve bunu destekleyen elektronik ve bilişim bölümleri de yan uygulamalı olacak. Zaten denizcilik sektörünün elektronikçiye ihtiyacı var. Bilişim ve yazılımla desteklenecek. En son masadaki nokta bu... Bu konuda mutabık olduk ve işleme başladık. İTÜ okul için müdürü önerir, Milli Eğitim Bakanlığı atama yapar. Müdürü biz atamıyoruz, müfredata nasıl müdahale edelim?” sözlerini kullandı.

“DİL EĞİTİMİ DÜZENLENECEK”

“İTÜ ismini koyuyorsanız, bunun sıradan bir lise olması mümkün değildir” diyen Karaca şunları söyledi: “Benim ismimi burada kullanırsanız ve benimle beraber çalışırsanız, mutlaka bir elitizm olması lazım. Bu sistemde üç bölüme yirmişer öğrenci alınacak. Bu yirmişer öğrenci ile devam edeceğiz. Dört yılda 250 öğrenciyi hiçbir zaman geçmeyecek. İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü buradan çıkacak. Eski binanın onarımı söz konusu. Bunu talep ettik ve bunların hepsini kabul ettiler. Burada üniversite hocaları ders verecek ve müfredata da üç tane yeni ders ekledik. Çünkü Milli Eğitim’in çok katı kuralları var.

Bunlara müdahale etmeye başladık, çünkü eğitimin gerçekten düzelmesi lazım. Burada yine bize verilen sözlerden bir tanesi ‘biz işin içinde yokuz, sadece müdürü atıyoruz.’ Bir koordinasyon kurulu var. Dolayısıyla burası Milli Eğitim’in bir lisesi ve ağırlıklı olarak da denizcilik eğitimiyle ilgili işlem yapacak. İngilizce eğitimi önerdik. Çünkü denizcilikte ve diğer alanlarda olmazsa olmaz olan şey şu an İngilizce. İngilizce eğitimi de biz üstleneceğiz. Orada ilk defa artırılmış gerçeklik denilen bir sistemle dil öğreteceğiz. Biz oradaki öğretmenlerin eğitimiyle de ilgileneceğiz.

Eğitimcilerin eğitimine de müdahil olacağız.”

“İÇİNİZ MÜSTERİH OLSUN”

Deniz Teknokent’i kurulması projesinden de bahseden Karaca, “Biz Tuzla’da bu işi yapmaya çalışıyoruz. Onunla ilgili bir başvuru yapıyoruz. Burada biz Deniz Ticaret Odası’nı da görmek isteriz ortak olarak ve aynı zamanda GİSBİR’i de. Çünkü bizim denizci yetiştirmenin dışında gemi inşa alanında da ciddi bir birikimimiz var. Bu arkadaşların staj ve benzeri deneyimlerinin gerçekleşmesi için biz kendi imkânımızı kullandırmaya çalışacağız” ifadelerini kullandı. Ziya Kalkavan Lisesi ile konuşmasına devam eden rektör; “Bu protokol yanlış hatırlamıyorsam 10 yıllık olarak imzalandı. 10 yıl sonra yine masaya yatırılarak iki kurum görüşebilir. Hatta madde 16’da okullara öğrenciler sınavla alınır; 15. madde Ziya Kalkavan MTA Lisesinde hazırlık sınıfı uygulanır. Yine 16. madde Ziya Kalkavan MTA Lisesi’nden mezun olanlar İTÜ’de ilgili bölümleri kazanmaları halinde İTÜ tarafından başarı bursu verilir diyor. İTÜ Denizcilik Fakültesi’ni kazananlara burs vereceğim. Bunu taahhüt ediyorum. Bu kadar detaylı bir protokol hazırlandı. İçiniz müsterih olsun. Üniversitenin imkânlarını liseye açarak daha da genişleteceğiz. Eğitimde elitizm çok önemli. Çünkü siz, eğitilmiş, elit insanlarla iş yapmak zorundasınız. Yüksek Denizcilik Okulu’nun ilk mezunlarıyla sisteme çok büyük katkısı oldu, sistemi büyüttü” şeklinde konuştu.

“Sanayi Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, İTO, İSO ve İTÜ olarak bir protokol hazırladık. 84 tane İstanbul içindeki teknik meslek lisesine yardım sözü verdik” diyen Karaca sözlerine şöyle devam etti: “Onu da İTO çok sıkı tutuyor. Bizden müfredatın uyarlanması için hoca talep ettiler. Programa başladık. Bu topraklardan besleniyorsak, devletten para alıyorsak bunun fitresini, diyetini, zekatını ödemek zorundayız. Ziya Kalkavan’ın kuruluşu tamamen denizcilik üzerine. Diğer alanlar da yan dal olacak, destekleyecek.”

Kutup Araştırmaları Merkezi adına İTÜ’nün çalışmalarına da değinen Mehmet Karaca, ayrıca Türk Boğazları Merkezi’nin de kurulduğunu vurguladı ve şöyle devam etti: “Saim Oğuz Ülgen’e de teşekkür ediyorum bu konuyla çok ilgilendi. Denizcilik Fakültesi içinde Türk Boğazları Merkezini kurduk. Hatta kendisini de onursal başkan yapacağım, söz verdim. Derdimiz boğazlarla ilgili tüm sorunları tek merkez üzerinden değerlendirmek. Hatta sizlerden de danışma kurulunda kişiler olacak. Deniz Ticaret Odası yöneticileri ile beraber olmak istiyoruz. Siz mektepleri sahiplenirsiniz başkanım, bizim denizcilik fakülteleri de dahil olmak üzere tüm projelerle ilgilenirsiniz, pasta büyür. Pastayı paylaşmak diye bir derdimiz yok. Pastayı büyütme diye bir derdimiz var. Bu fırsatı bana verdiğiniz için teşekkür ediyorum” ifadelerinin ardından soruları kabul etti.

“ZİYA KALKAVAN İSMİ TERCİH LİSTESİNDE YOK”

Mehmet Karaca’nın konuşmasının ardından söz alan Ortaköy Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Mezunlar Derneği Başkanı Emrah Demir, “Mezunlar derneğimizin 2013 yılında kurucu başkanıyım. 97 dönemi mezunuyum, yatılı döneminde mezun oldum. Biz devlet okulunda bu milletin vergileriyle okuduk. Dolayısıyla devletimizin çıkarına olacak her türlü organizasyonun içinde olmaya çalışıyoruz. Okulumuz 1982-1998 yılları arasında parasız yatılıydı ve ilk 2 bin 500 öğrenci arasından öğrenci alıyordu. Sizin açıklamalarınıza istinaden sormak istediğim ilk soru; bizler 9 Ocak’tan beri stratejimizi hep biyomedikal ve elektrik-elektronik teknolojilerinin açılmaması üzerine kurmuştuk. Gerek bakanlığımız, gerek odamız tarafından, gerek gemi inşa sanayicilerimiz tarafından ve Milli Eğitim kadroları dahil şu ana kadar hep Ziya Kalkavan devam edecek denildi. Ta ki, geçen hafta sınavla öğrenci alan okullar sıralamasında Ziya Kalkavan MTA’yı görmeyene kadar. Orada direkt İTÜ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak yazıyor, Ziya Kalkavan

yok. Bununla ilgili MEB'e ulaşmaya çalışıyoruz ama ulaşamadık" dedi.

Demir, "Bunlara açıklık getirilmesi için buradayız. Sizin de açıklamalarınız devam edeceği yönünde ama MEB kılavuza almadı. Şu yanlış anlaşılmasın. Okulumuzun adı Ziya Kalkavan. Ziya Kalkavan'ın 92 yılında vefatından sonra okulumuza ismi verilmiştir. Biz İTÜ ile farklı alanlarda bir şey yapılmasın, okula ismi verilmesin demiyoruz. 92 yılında orada güverte ve makine bölümleri eğitime başladı. 92 yılından bugüne, Yüksek Denizcilik Okulu zamanında teknik lise dahil toplamda 7 bine yakın mezun vermiştir okulumuz. Toplamda 70 bin zabitten 7 bini okulumuzdandır. Okulumuzun taşıdığı bir bayrak var. Biz denizcilik liselerinin ortaöğretimdeki kalesiyiz. Ve denizcilik eğitimi özel bir eğitim, denizcilik disiplini ayrı bir konu. Okulun almış olduğu uluslararası akreditasyonlar var. Bizler İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde okurken yurtdışından misafirler gelip dolaştığında İTÜ vardı, ortaöğretimde de Ziya Kalkavan" sözleriyle konuşmasına devam etti.

"ZİYA KALKAVAN DENİZCİLİĞE ANCAK YETİYOR"

Emrah Demir, "Bilişim teknolojileri bölümlerini incelediğimizde alt bölümler web tasarımı, ağ işletimi, bilgisayar teknik servisi bölümü olduğunu gördük. Elektrik elektronik bölümünde de bobinaj, ev aletleri servisi ve ofis aletleri servisi olduğunu gördük" diyerek açılan bölümlerin denizcilikten uzak olduğuna vurgu yaptı ve konuşmasına şöyle devam etti: "Bu alanlar ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın belirlediği bu bölümlerin alt bölümleri var kılavuzlarda. Aynı denizcilik alanı altında dört bölüm olduğu gibi. Denizcilik alanı altında güverte, makine, gemi elektronik ve haberleşme, yat kaptanlığı bölümleri var. Dolayısıyla bizim fikrimiz şu: Beşiktaş ilçesinde bu bölümler var. İTÜ Maçka kampüsüne yakın başka meslek liselerinde bilişim teknolojisi ve elektrik elektronik teknolojileri bölümleri var. Kontenjanlarını dolduramayan okullar var, altyapısı kurulmuş okullar



Halim Mete

var. Bizim bu alanlarda yeterliğimiz de yok, denizcilığe ancak yetiyoruz. Okulumuzda üç ana laboratuvar var. Denizcilığe ancak yeterken burası bizim söylediğimiz bakanlığımıza fiziki yetersizliği için ana binanın restorasyonu bize yeter. Bu zaten okulun bir kısmının kullanılmayacağı anlamına geliyor. Okulumuzun misyonu ortaöğretimde zabıt yetiştirmek. Dolayısıyla yirmişer kontenjanla ve fakülte hedefiyle gidileceğini biz anlıyoruz. Ortaöğretim denizcilik alanında ciddi anlamda zayıflayacağını düşünüyoruz bu konuda. Ortaöğretimin mesleki eğitim anlamında önemini yitireceğini düşünüyoruz."

"SEKTÖRDE ÇALIŞMA ORANI YÜZDE 82"

"Bizim okulumuzda yüzde 82 gibi bir ortalama var denize çıkma ve sektörde devam etme anlamında" diyen Demir, "Bu 100 çocukta 82'si denizci oluyor demektir. Bu son derece iyi bir ortalama. Bizim okulumuz denizci yetiştiriyor. Bilişim teknolojileri ve elektrik elektronik bölümlerinin en başından beri olmamasını arzu ediyoruz bu okulun denizcilik niteliklerine zarar vereceği için. İsmi Ziya Kalkavan diye söylüyorsunuz ama bu kılavuzlarda yok. Seneye öğrenci alınmayacak gibi görünüyor ama okula hiçbir bilgilendirme yapılmıyor. Ziya Kalkavan önümüzdeki sene öğrenci almayacak mı? Bizim kendi idaremiz bunu söylüyor. MEB'den de açıklama yapılmadı. Geçen haftaya kadar görüşebiliyorduk, kılavuzlar açıklandıktan sonra görüşmemeye başladık. Dolayısıyla bu noktada İTÜ'nün olmasına

karşı değiliz, ama diğer bölümlerin olması gerektiğine inanmıyoruz. Orası 92 yıldan beri denizcilik eğitimi veriyor. Türk denizciliği için ciddi bir kurum, çok değerli mezunları var. Maneviyatı çok yüksek... Bu okul farklı bölümlerin açılacağı bir okul değil. Diğer taraftan madem teknoloji üzerine bir şeyler yapılmak isteniyor bizim gemi otomasyon bölümüne ihtiyacımız var, Türkiye'de bu bölüm yok. Gemi elektrik elektronik bölümüne ihtiyacımız var, Türkiye'de böyle bir bölüm yok. Deniz teknolojisi mühendisliği var, ortaöğretimde karşılığı yok. Dolayısıyla teknoloji esaslı bir şeyler yapılmak isteniyorsa İTÜ çatısı altında üç tane fakülte var denizcilikle ilgili. Başta ortak bir geçmişe sahip olduğumuz Denizcilik Fakültesi, Gemi İnşa Fakültesi ve Deniz Bilimleri Fakültesi. Bu üç fakültenin akademisyenleri ile bunlar çok daha rahat yapılabilir. Osman Kamil Sağ, tam arkanızda, 92 yılında İTÜ denizcilik fakültesine ilk öğrencimizi almak istemişti, mevzuat buna engel olmuştu. Denizcilik sektöründe yetişmiş adam ihtiyacı son derece yüksekken, farklı bölümlerde orta öğretimde insan yetiştirmek yanlışından dönmemiz gerektiğini düşünüyorum" sözleriyle Ziya Kalkavan Lisesi'nin İTÜ Anadolu Teknik Meslek Lisesi olarak eğitim hayatına devam etmesi konusundaki itirazlarını dile getirdi.

Ziya Kalkavan Lisesi Mezunlar Derneği Başkanı Emrah Demir'in ardından söz alan Kaptan Saim Oğuzülgen, kendisine Türk Boğazları Merkezi'nin onursal başkanlığının verilmesi ile ilgili İTÜ Rektörü Mehmet Karaca'ya teşekkürlerini ilettili. Konuşmaların ardından İTÜ Rektörü Mehmet Karaca'ya günün anısına Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından, anı objesi hediye edildi.

"ZİYA KALKAVAN SEMBOL BİR OKULDUR"

Ziya Kalkavan Denizcilik Lisesi'nin, İTÜ isminde eğitime devam etmesi üzerine söz alan Halim Mete ise şunları söyledi: "Ziya Kalkavan Lisesi denizciler için sembol bir okuldur. Kurulduğu günden



Erkan Dereli

bu güne yetiştirdikleri ile sadece denizle ilgilenmiştir. Ona dayanarak geçmişte Köksal Toptan'ın Milli Eğitim Bakanı olduğu günlerde hepimiz gidip rahmetli Ziya Kalkavan'ın ölümünden sonra bu isim oraya verilsin demişizdir. Bunu şuna benzetiyorum; bakanlığımızın adı önce Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıydı. Sonra denizciliği içinden aldılar. Şimdi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak devam ediyor. Şimdi de denizciliğin içerisine bazı bölümleri koyuyorsunuz. Orada üniversitenin ne işi var? İdare karar almış, ama üniversitenin işi yok bence orada. Milli Eğitim Bakanlığı eğer o görevi verecekse ki, Türkiye Odalar Borsalar Birliği bu görevi aldı Deniz Ticaret Odası ile ülkemize daha yararlı bir denizcilik okulu yapmak üzere bunu geliştirebilir. İçerisine denizciliğin dışında yine denizcilikle ilgili bölümler konursa amenna, ama olmazsa bence yanlış bir olaydır. Bu konu hakkında ilgililerin hepsinin haberinin olduğunu zannetmiyorum. Bu konuda Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu bu okulun denizcilikle iştigalinin devam etmesi doğrultusunda bir karar almalı. Başta Cumhurbaşkanı olmak üzere ilgililere götürülmeli diye düşünüyorum. Bu yanlış bir karardır, bu karardan dönülmesi lazımdır.”

Konu hakkında görüşünü belirten Burçin Molla, “Beykoz Denizcilik Lisesi mezunuyum. Yirmi kişi yetiştirilecek deniyor bu bölümlerde. Benim şahsi fikrim, zaten biz lise olarak çok az kişiyiz. Fikrimce zabıt sayısı yeterli değil. Zabıtın

yanında gemicisi, yağcısı bunlar da lise mezunu. Ortaöğretime dair kurumların olması daha iyi diye düşünüyorum” ifadelerini kullandı.

Konu hakkında görüş bildirenlerden biri de TÜRDEF Başkanı Erkan Dereli'ydı. Dereli, “Birkaç bilgi verdikten sonra görüşlerimi arz etmek isterim” dedikten sonra denizcilik eğitimi üzerine bazı tarihsel bilgiler verdi. Erkan Dereli konuyla ilgili şu ifadeleri kullandı: “Ortaköy'deki okulun binalarının boş kalması birçok konuda başka hedefler uğruna da değerlendirilmesi konuşulurken o yıllarda rahmetli Başbakan Ulusu'nun denizcilik sektörüne vermiş olduğu destekle Türk deniz ticaret filosu diplerden çıkararak yavaş yavaş özel sektörde büyümeye başlamıştır. 2 milyon DWT'nin yüzde 20-25'i özel sektördeyken ara elemana da ihtiyaç olduğu savıyla ve beklentisiyle Ortaköy'deki Feriye Sarayları Yüksek Denizcilik Okulu'ndan sonra Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi olarak hayata geçirilmiştir. 9 Haziran 1992'de rahmetli Ziya Kalkavan vefat etmiştir. Rahmetle ve minnetle anıyorum. Biraz önce Halim Ağabey'in söylediği gibi ben de o zaman yönetim kurulu üyenizdim, kürsüde bir öneride bulundum. Ya bir okula, bir eğitim yuvasına ya da bir parka mutlaka adının verilmesi, yaşatılması, ölümsüzleştirilmesi önerisinde bulunmuştum. Şimdiki adı Pendik olan Pendik Barbaros Hayrettin Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi temelini Halim Ağabey'in dediği dönemin Eğitim Bakanı gibi Köksal Toptan atmıştı ama uzun sürebilir diyerek biz kendisinden Ortaköy'deki okulun adının Ziya Kalkavan olmasını arz etmiştik. Kabul etmişlerdi. O günden bu yana da Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi olarak devam etmektedir.”

“MODEL TARTIŞILMALI”

“Milli Eğitim Bakanlığı meslek teknik liseleri ile ilgili bir arayış içerisinde” diyen Dereli, “Avrupa Birliği ülkelerinde meslek liselerinden mezun olanlar %90-95'lerde sanayide yer alırken, maalesef ülkemizde mezun olanların en

fazla %12'si sanayide yer alabiliyor. Bu bir arayış, ancak bu arayış sürecinde kurulmuş olan sistemler ve bu okullarda okuyanların da mağdur olmamasını mutlak suretle sağlamak zorundayız. 25-26-27 Ocak'ta yine zat-ı alinizin belirttiği gibi Milli Eğitim Bakanlığı, İTÜ, Sanayi Bakanlığı, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Odası katılımıyla bir protokol yapıldı. Okullara girdikten sonra ne yazık ki 10 Şubat 2018 tarihinde çıkan 'Gemi Adamları Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği' ile 12 Şubat 2018 tarihinde çıkan eğitim ve sınav yönergeleri bağlamında mezun olanlar ve liselerde okuyanların ehliyetlerinde çok büyük sıkıntılar baş göstermiştir. Bu da o insanları ve ailelerini mağdur etmiştir. Örneğin, İTÜ Mesleki Teknik Anadolu Lisesi öğrencileri için nasıl bir uygulama yapılacağı, nasıl ehliyet alınacağı çok büyük önem arz etmektedir. Mevcut okulun kesinlikle olanaklarının değerlendirilmesi ve İTÜ'nün denizcilik eğitimi ile ilgili köklü bilgi birikimi ve tecrübelerini ve köklü fakültelerin de katkılarıyla o okulda çok daha farklı boyutlara ulaştırılması gerekiyor. Biz, denizcilik meslek lisesinden mezun olanların üniversite sınavına girmeden denizcilik meslek yüksekokuluna geçmesini daha önce burada söylemiştik. Milli Eğitim Bakanlığı maalesef bunu üç sene önce kaldırdı. Bunun da tekrar değerlendirilmesini sizlere arz ediyorum. Bu yeni modelin çok tartışılmasını, istişare edilmesini, çeşitli kurumlarla istişareler bağlamında neticelendirilmesinin ben daha uygun olacağını düşünüyorum, beni sabırla dinlediğiniz için hepimize teşekkür ediyorum” ifadeleriyle görüşlerini dile getirdi.

“ÜLKEMİZ İÇİN HEPİMİZ ELİMİZİ TAŞIN ALTINA KOYALIM”

Mecliste dile getirilen görüşlerden sonra Mehmet Karaca cevaben bir konuşma yaptı. Karaca, Mezunlar Derneği Başkanı'na cevap vererek konuşmasına başladı: “İşin içinde yazılımcı yoksa o enerji sizin değildir. Aynı Mercedes olayı gibi, hatırlayın. Yazılım olmazsa olmamız arkadaşlar. Bu elektronik



ve yazılım bölümleri aslında denizciliği besleyecek. Bu çocukların elektronik ve bilişim ile eğitilmeleri aslında denizciliğe katkı sunacaktır. İnsanlar yaptıkları işlerle anılırlar, geldikleri mekteplerle değil. Bir vefa okuludur burası, Teknik Üniversite için konuşuyorum. İsmi verince kalitesini de vermek zorundayız. Benim derdim orada müfredata müdahale etmek. Hatta bazı bölümlerde profesör İngilizce dersi versin diyorum. Hiç değilse %30 İngilizce ile haşır neşir olsunlar. Bunlarla ilgili fikirlerimi ben koydum ama Ziya Kalkavan'ın öğrenci almaması ile ilgili hiçbir fikrim yok. Benim söylediğim sadece yirmişer öğrenci oraya koyalım dedim. Başka bir şey söyleyeyim. 'Üniversitelerin liselerle ne ilgisi var?' Gidin Fransız sistemine bakın. Biz başta bu işi kurguladığımızda dedik ki; dikey geçişe YÖK izin versin. YÖK'ten talebimiz var bu konuda, hem bakanlık, hem de üniversite olarak. Dedik ki biz nasıl ki Galatasaray Üniversitesi'ne Galatasaray Lisesi'nden %30 kontenjan imkânı veriyorsak, denizcilik için de bana bu imkânı verin. Hala bu ısrarımız devam ediyor. Kulisini yapıyoruz. Diyoruz ki biz denizcilik ortaöğretim okullarında başarılı olan çocukların iki yıllık üniversite denizcilik fakültemize gelsinler, gemi inşaata gelsinler. Bu konuya açığım ben, bu konuda lobi yapıyoruz. Dikey Geçiş

Sınavı ile bu çocuklar Ziya Kalkavan'dan da başka meslek lisesinden de gelsin, ama ben %30 kontenjan hakkını vereyim. Zaten burs garantisi de veriyorum. Hem protokole de bakarsanız ben burada Ziya Kalkavan ismini de özellikle zikrediyorum. Ülkemiz için hepimiz elimizi taşın altına koyalım, hem litemiz hem de üniversitemiz için" ifadelerini kullandı.

Ziya Kalkavan Lisesi hakkında belirtilen görüşlerin sona ermesinin ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen meclise vefat haberlerini okudu. Türkmen, "Dünya Yatçılık Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Sedat Ergün'ün annesi Reyhan Ergün vefat etmiştir. Odamız Meclis Üyesi Sayın Mahmut Şener Ünel'in babası Adil Ünel vefat etmiştir. Odamız üyesi Corsa Denizcilik Limited Şirketi sahibi Murat Hılkin'in babası Rıza Hılkin vefat etmiştir. Oda üyesi ve Bumerang Vapur Acentesi sahibi Adil Ertan vefat etmiştir. Karadeniz Ereğli Şubesi Meclis Başkan Yardımcısı Hasan Tahsin Karayel'in eşi Fatma Karayel vefat etmiştir. Odamız Meclis Başkan Yardımcısı ve Vapur Donatanları Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sayın Arif Kenan Türkantos'un annesi Şerife Türkantos vefat etmiştir. Odamız üyesi GESAD kurucu üyelerinden, Gökalp



Serhat Barış Türkmen

Grubu şirketler grubu sahiplerinden Ahmet Mustafa Hubart'ın eşi ve Ziya Gökalp'in yengesi Münevver Gökalp vefat etmiştir. Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Cem Melikoğlu'nun annesi Hale Melikoğlu vefat etmiştir. Merhuma ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine baş sağlığı dileriz" sözleriyle merhum ve merhumelerin ailelerine taziyelerini ilettiler.

BİR YILLIK FAALİYET MECLİSE SUNULDU

Vefat haberlerinin ardından Deniz Ticaret Odası Meclisi'nin bir yıl boyunca yaptığı faaliyetler yine Katip Üye Serhat Barış Türkmen tarafından meclise okundu. Türkmen, "Bildiginiz gibi 8 Nisan tarihinde Meslek ve Meclis Komiteleri seçiminden sonra 13 Nisan 2018'de yapılan meclis divanı seçiminde halihazırda bulunan 114 meclis üyenin oyuyla meclis divanı aşağıdaki şekilde yer almıştır. Bu 12 dönemlik 12 meclis toplantımızda 44 tane önemli karara imza attık. Bunların arasında İskenderun meclis üyesi sayısının artırılması, İzmir Aliğa Şubesi'nin kurulması ve meclis üyelerinin sayısı, yine TBMM 27. dönem Meclis Başkanı ve son Başbakanımız Binali Yıldırım'a denizcilik üstün beratı takdim edilmesi, Yalova İMEAK DTO temsilciliğinin kurulması ve 47 No'lu Meslek Grubu Komitesi'nin isminin değiştirilmesi bunların arasında yer almaktadır. Bu 12 meclis toplantımızda başkanlarımızın katkılarıyla bürokrasiden çok misafirlerimiz oldu. Önceki Ulaştırma Bakanı Ahmet Aslan Bey, TÜBİTAK



Adem Kocadağ

Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Mandal, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanı İsmail Demir, TOBB Başkan Danışmanı Prof. Dr. Güven Sak, Ulaştırma Altyapı Bakan Yardımcımız Selim Dursun, Hazine ve Maliye Bakan Yardımcımız Nurettin Nebati ve son meclisimizde de Doğu Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ferit Şahenk'i burada misafir ettik" sözlerini kullandı.

"Meclis İhtisas Komisyonlarımız var, 10 tane komisyon. Bunların arasına Çevre Komisyonu, Eğitim İstihdam Komisyonu, ARGE, Deniz Teknolojileri Komisyonu, Denizcilik Sektörü Envanter Komisyonu, Basın Toplum İlişkileri Komisyonu" diyen Türkmen, "Bu komisyonlarımız belirli aralıklarla toplanmaktadır. Çevre komisyonu 6 defa toplanarak çevre bürokratlarını ziyaret etti ve sıfır atık konusunda Yönetim Kurulu'na değerli bilgiler verdi. Eğitim İstihdam Komisyonu 5 defa toplandı. ARGE komisyonu da toplanarak 'Benim de bir fikrim var' ödüllü yarışma düzenlenmesine karar verdi. Deniz Kültür Komisyonu birkaç defa toplandı ve bir haftalık yelken eğitimi için Muğla bölgesinde pilot okulların seçilmesi konusunda Yönetim Kurulu'na bilgilendirdi. Basın ve Toplum İlişkileri Komisyonu, Deniz Ticareti Dergisi'nin çıkartılmasında yardımcı oldu. Hesapları İnceleme Komisyonu her ay düzenli toplanıp hesap incelemektedir. Bu 12 meclisimizde 44 tane değerli meclis üyemiz çeşitli konularda söz istediler. Bazı şube başkanlarımız da

söz istediler. 7 tane meclis komite başkanımız 12 meclisimizde söz istediler. Gördüğümüz bu 36 tane meclis üyemiz hiç aksatmadan son dönemdeki 12 meclisimize de katılmışlardır. Bu 12 mecliste değerli meclis üyeleri ve komite başkanları kendi alanlarında görüşlerini bildirmişlerdir. Meclis katılım analizi herhalde bizi en çok sevindiren unsurlardan biridir. Son bir meclisimiz hariç %90 katılım oranı mevcut" dedi.

Bariş Türkmen'in ardından kürsüye gelen Adem Kocadağ tarafından, ikinci gündem maddesi olarak Oda Meclisi'nin 7.3.2019 tarihli 12 sayılı toplantı zabitleri oylandı ve kabul edildi. Ardından 2019 Ocak-Şubat ayları mizanları ile şubat ayı münakara talepleri oylandı ve kabul edildi. Sonra da 2019 Şubat ayı geçici mizanı ve yönetim kurulu görevlendirmeleri oylamaya sunuldu oy birliğiyle kabul edildi.

Meclis toplantısında Deniz Ticaret Odası adına mart ayında yapılan faaliyetleri gösteren bir video meclise sunuldu. Beşinci gündem maddesi olarak da mart ayında düzenlenen Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı ile ilgili hazırlanan rapor okundu ve sunum yapıldı.

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI'NDA İZLENEN METOT

Ayhan Asan Deniz Ticaret Odası 3. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nın bir sunumunu yaptı. Asan şunları anlattı: "Müşterek meslek komite çalışmalarında bir metot izlendi. Bu metot şuydu: Farklı komiteler belirli başlıklar altında ortak gündem maddelerinde bir araya gelerek, 13 çalışma grubu haline dönüştürüldü. Daha önceden 71 tane odanın hazırladığı başlık; oda yönetiminin hazırladığı gündem maddeleri ve bunlara yönelik çözüm önerilerinin olduğu ana gündem konuları ve yine aynı zamanda bu toplantıya katılan üyelerin orada kendilerinin dillendirdiği ve gündeme getirdiği konular. Bu konularla ilgili çözümleri ve bu çözüm önerileri ile ilgili paydaşlara yönelik görüşlerin toplanmasından ibaretti bu toplantı.



Ayhan Asan

İzlenen yol şuydu: Her katılımcı her bir sorunla ilgili olarak öncelik sıralamasına göre bir puan verdi, stratejik önemine göre bir puan verdi ve bu bir metotla düzenlenerek bir rapor haline getirildi."

Metodolojiye de değinen Ayhan Asan, "Mesela herhangi bir sektörde ana gündem sayısı dokuz tane olsun. Buradaki konu sayısı herhangi bir konuda önem derecesine göre katılımcıların verdiği puanlar toplanıyor. Diyelim ki mevzuat düzenleme faaliyetleri ile ilgili katılımcıların önem puanı 5.24 ve projelendirme faaliyetleriyle ilgili 4.16, çözüm faaliyetleri başlığı altında 2,4 ise bunu şu şekilde getiriyoruz. Diyoruz ki, bu sektörde söz konusu çalışmalarda mevzuat düzenleme faaliyetleri ile ilgili oda yönetimine yüklenen %42'si mevzuat düzenleme faaliyetleri bizim üçüncü önceliğimizdir. Birinci önceliğimiz hangisi? En az puanı olan, daha doğrusu en önemli olarak söylenen konular. Bu tamamen açık bir metodoloji. Bunlar yönetime rapor olarak zaten arz edilecek.

Ayhan Asan, Müşterek Meslek Komite Toplantısı'nda elleçlenen sorunlara da değindi: "Bu toplantılarda değerlendirmeler yapıldıktan sonra toplamda 71 tane oda yönetiminin belirlediği daha önceden gelen talepler, şikayetler, doğrultusunda belirlenmiş sorunlar vardı, bunlar masalarda tartışıldı. Ama aynı zamanda masalarda bulunan katılımcılar 135 tane daha yeni gündem maddesi eklediler. Çözüm

önerilerini bildirdiler ve bu çözümlerle ilgili paydaş kurumları bilgilendirdiler. Biz bu çalışmaları alt alta koyduğumuzda şunu gördük; bu çalışmaların bir kısmı talepler ve çözümlerle bir kısmı mevzuat düzenlemeleri ile ilgili. Mesela bir konuda yapılması gereken faaliyetler var. Biz oda olarak ne yapacağız? Mevzuat düzenlemesi lazım, bu mevzuat düzenlemesini kendi irademizle yapabiliyor muyuz? Hayır, bu ilgili kurumların mevzuat düzenlemesi ile çalışmaları yapmamız lazım. İkincisi, sorun takip ve çözüm faaliyetleri bir diğer başlık. Aslında bu konuyla ilgili mevzuat çalışmaları yapılmış veya yapılmasından önce bizim ilgili kurumda belirli takipleri yapmamız lazım. Genel manada lobi faaliyetleri. Belli bakanlıkta, belli çalışmalarını takip etmemiz lazım. Mesela KDV oranları ile ilgili... Vergilendirme veya cezaların düşürülmesi ile ilgili konularda aslında orada sorunun takibi ve çözümünü için belirli kurumlarda faaliyetler yapılması lazım”.

“ODA PROJE GELİŞTİRMELİ”

“Bizim DTO olarak bir proje geliştirmemiz gerekiyor” diyen Asan konuşmasını şöyle sürdürdü: “Mesela çekek yerleri ihtiyacı var. Biz belediyeye gidip de bize çekik yeri ver diyemeyiz. Bunu diyebilmemiz için şunu söylememiz lazım. Buradan şu kadar kişi istifade edecek, şöyle bir alan var, şu alan tahsis edilebilir, bununla ilgili yasal düzenlemeler şu çerçevede olabilir gibi ön hazırlık yapmamız lazım. Temelde bu 201 tane sorunu, çözüm önerisini, ilgili kurumlarla ilgili aldığımız verileri tasnif ettiğimizde odanın temelinde üç tane ana görevi oluşuyor. Bir; belirli sorunlar için belli projelendirme çalışmaları, burada tabii bir liman projesi hazırlamaktan bahsetmiyoruz. Eğer biz bir yerde çekek yeri istiyorsak ilgili kişiye bununla ilgili bir fizibilite götürmemiz lazım. İki; belirli alanlarda bizim sorun, takip ve çözüm faaliyetleri yapmamız lazım. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin performansında bu lobi faaliyeti olarak geçiyor. Lobi faaliyetleri yapmamız lazım. Üçüncüsü de; bizim mevzuat düzenlemesi ile ilgili çalışmaları

öne almamız lazım. Bu mevzuat düzenlemesi ile ilgili çalışmaları bilmemiz ve bunları yapmamız gerekiyor. Bu çerçevede baktığımızda genelde sorun, takip ve çözüm faaliyetlerini üyelerimiz birinci öncelikli sıraya koymuş. Bütüne baktığımızda durum bu.”

Ayhan Asan konuşmasına şöyle devam etti: “Toplamda 96 tane faaliyet için birinci öncelikli konu sorun, takip ve çözüm faaliyetleri. Ek gündem maddelerine geldiğimiz zaman ki, 235 gündem maddesinin 62 tanesi bu konuyla ilgili. Burada ise üçüncü öncelikli sıralamaya geliyoruz. Bu şunu gösteriyor. Aslında Deniz Ticaret Odası özellikle lobi faaliyetleri yani sorun takibi ile ilgili konularda yönetim, ilgili konuları iyi tespit etmiş, gündeme getirmiş, orada ek gelen gündemlerde bu konu üçüncü sıraya düşüyor. Mevzuat düzenlemeleri ile ilgili 93 tane talep, sorun ve sorun çözüm önerisi var. Bu ikinci öncelikli. Burada da yine ana gündem maddeleri içerisinde 28 tane, ek gündem maddeleri içerisinde ise 65 tane yani %48'i var gündem maddelerinin. Son olarak projelendirme faaliyetlerimiz var. Bu hem oran olarak, hem sayı olarak düşük ama burada dikkatimizi çeken ana konu ek gündem maddelerinde birinci öncelikli. Yani burada şunu görebiliyoruz. Ana gündem maddelerinde üçüncü öncelikli. Ortaya bazı fikirler, bazı sorunlar geliyor. Burada oda önce bunları alacak, projelendirecek, çerçevesini görecektir, hazırlığını yapacak. Daha sonra bu da sistem içerisine yani odanın gerek mevzuat düzenleme gerek sorun takibi ile ilgili yapının içine gireceğini görüyoruz.”

“YASAL DÜZENLEMELERLE İLGİLİ CİDDİ SORUNLAR VAR”

Ayhan Asan çalışma gruplarının konu başlıklarını nasıl elleçlendiğine değinerek sözlerine devam etti: “13 tane grubumuz vardı. Bazı gruplarda katılımcılar fazla, bazı gruplarda katılımcılarımızın az olduğunu biliyorsunuz. Deniz Turizmi Grubu'nda toplam gündem sayısı 53 tane, burada ana konu mevzuat

düzenleme ve sorun takibi olarak çok çıkıyor. Deniz turizminde birinci öncelikli konular lobi faaliyetleri diyebiliriz; yani sorun, takip ve çözüm faaliyetleri ile ilgili. Bir yerde lobi faaliyetleri artıyorsa bilin ki o paydaşları çok fazla olan bir konudur, bunun ile çalışmalar yapıyordur. Gemi Acenteliği Çalışma Grubu'nda toplam 21 gündem sayısı var. Toplam sayı tekrarlıyorum, odanın belirlediği 70 ve bu toplantıda üyelerin zikrettiği 135 taneydi. Burada da yine mevzuat düzenlemeleri %68 ile kendini gösteriyor. Burada da ne var? Burada da belirli yasal düzenlemelerle ilgili ciddi sorunlarımız var. Bunlar kendini burada net olarak gösteriyor. Proje düzenlemeleri ile ilgili konu %6.3 ile az görünüyor ama birinci öncelikli. Burada bazı çalışmalar özellikle koster filosunun yenilenmesi gibi konularda çalışmaların hızlanması ile ilgili talepleri göreceğiz. Balıkçılık ve balık çiftlikleri grubunda birinci konu %60 ile sorun, takip ve çözüm faaliyetleri. Burada bir projelendirme faaliyeti yok. Gemi Tedarikçileri Grubu'nda yine sorun, takip ve çözüm faaliyetleri. Gemi Tedarikçileri Grubu'nda yine sorun, takip ve çözüm faaliyetleri. Lojistik, Forwarder, Navlun Komisyoncuları, Brokerlık Grubu'nda ise mevzuat düzenlemesi birinci sırada geliyor 19 başlıkta. Gemi akaryakıt ikmalde neredeyse %50'si takip ve çözüm faaliyetleri. Burada yeni bir proje talebi var ve bu yine birinci sırada duruyor. Ama özellikle dönüp baktığımız zaman büyük yapılarda, Gemi İnşa - Tamir Bakım - Yan Sanayi Grubu'nun 31 ana gündem maddesinde birinci sıra sorun, takip ve çözüm faaliyetleri ile ilgili bir kıyas yapmamız mümkün oluyor.”

“Ana gündem konularıyla ek gündem konuları arasında, gerek faaliyetin biçimi gerekse öncelendirmelerde farklılıklar görüyoruz” diyen Asan sözlerine şöyle devam etti: “Ek gündem maddelerinde ağırlıklı olarak projelendirme mevzuat, ana gündem konularında ise lobi faaliyetleri olarak adlandırabileceğiniz çalışmalar önde görülüyor. Bir de farklı masalarda, gruplarda olmasına rağmen aynı gündem maddelerinin

tartışıldığı konular vardı. Bunlardan da birkaç tane örnek vermek istiyorum. Bunların toplamı 15-16'dıydı. Mesela Gemi Acenteleri Grubu'nun 17 tane gündem maddesinde 2872 sayılı çevre kanununda yer alan çevre cezalarının kriterleri gündemdeydi. Bu konu Gemi Acenteler Grubu'nda ve Gemi Akaryakıt İkmal Grubu'nda üçüncü öncelikli, Koster Armatörleri Grubu'nda ikinci öncelikte, Denizaşırı Uzakyol Armatörleri Grubu'nda ise birinci öncelikli. Yani burada bu konuyla ilgili bir öncelik sıralamasında farklılık yok. Burada bütün grupların ortak bir yaklaşımı var. Gemide olanlar, denizde olanlar bu konuyu daha fazla önemsiyorlar. Fakat kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri dediğimizde Gemi Acenteleri Grubu bunu 12. önceliğe alırken; Diğer Gemi Taşımacılığı Grubu, Liman İşletmeciliği, Yük Boşaltma, Denizaltı Hizmetleri Grubu birinci öncelikte almış. Demek ki burada farklı gruplar içerisinde farklı bir bakış açısı var aynı konuya yaklaşırken. KDV Uygulama Genel Tebliğimizde, Gemi Tedarikçiler Grubu ve Gemi Akaryakıt İkmal Grubu konuya aynı öncelikte bakmış. Türkiye Sanayi Strateji Belgesi'nde gemi inşa ve gemi yan sanayinin de yer almasının sağlanması bir lobi faaliyeti. Gemi İnşa Bakım Sanayi Grubu da Gemi Tedarikçileri Grubu da bunları birincil öncelikli diye ortaya koymuş”.

“ÇALIŞMALARLA İLGİLİ BİR ŞÜPHE KİMSENİN KALBİNDE BULUNMAMALI”

“Planda nasıl bir ölçüm yapıldı?” sorusuyla devam eden Ayhan Asan, “Sorular ve konular sizlere arz edildi. Bunun yanında herkes dedi ki; bu bizim için birinci önemlidir veya beşinci sırada önemlidir, bunun stratejik değerine de bir puan verildi. Puanlar ve sıralamalar kendi içinde gruplandırıldı bir yazılımla ve daha sonra 1-2-3-4-5 diye art arda getirildi. Bilimsel bir metotla yapıldı. Eğer kendisi gündeme getirdiyse, yani gündem maddeleri odanın verdiği maddelerin dışında o üyelerin kendisinin gündeme getirdiği maddeler ise burada ifade edilmesi gereken bir konuyu daha gündeme getirdik: Aynı toplantıda kaç

kişi bunu ifade etmiş? Bunu da bir kriter olarak aldık, bu kriterler çerçevesinde sıralama yaptık. Buna göre oda mecburen bir aksiyon alacak, bir eylem planı yapacak, tabiatıyla eli sağlam olmalı, çalışmalarla ilgili herhangi bir şüphe kimsenin kalbinde bulunmamalı.”

Asan sıralamanın nasıl yapıldığı ile ilgili örnekler göstererek konuşmasına devam etti: “Denizde kabotaj ve koster armatörler grubu ana gündem konuları: Deniz taşımacılığı desteklenmesi ve geliştirilmesi kapsamında koster filomuzun yenilenmesi... Bu konuyla ilgili değerlendirmeler var ve bununla ilgili üyeler diyor ki biz burada destek miktarını %20'lerden %35'lere çıkartalım. Bunu yapabilmemiz için karşı tarafa bir dosya vermemiz lazım gerekçeli. Öyleyse bir proje çalışmasıdır bu. 2872 sayılı çevre kanununda yer alan çevre cezaları; bunun açıklaması var ve bir çözüm önerilmiş, bir mevzuat düzenlemesi. Bu bir mevzuat düzenlemesi çalışmasıdır o zaman. Biz bu konuda çalışmamızı yapıp, ilgili kişilere vermeliyiz. Türk Bayraklı gemilerde istihdam edilen gemi adamlarının SGK maliyetlerinin yüksekliği. Bunun için de bizim gerek SGK'da gerekse Çalışma Bakanlığı'nda birebir sorun takip işleri yapmamız lazım. Lobi faaliyetleri yapmamız lazım. Bunu da yanına koyduğumuz konu bu.

Burada 206 tane grup, çalışma tek tek incelendi. İlgili olan kodlar bunların yanlarına konuldu.” Ayhan Asan, “Denizaşırı Uzakyol Armatörleri grubu yine aynı şey, az evvel bahsetmiştik; artan kredi maliyetleri, kredi teminindeki güçlükler. Bu da bir mevzuat çalışmasının ötesinde, yine belirli bankaların ve kamunun kredi imkanlarının artırılması ile ilgili. Bunların hepsi dikkat ediyorsanız sorun, takip ve çözüm, lobi faaliyetleri kapsamında alınabilir. Gemi Acenteleri Grubu'nda da gemi acenteliğinin döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler arasına alınması, bu bir mevzuat düzenlemesi gerektiriyor. Bununla ilgili gerekli hazırlıklarımızı yapıp ilgili yerlere sunmamız gerekiyor.

Gemi İnşa-Bakım Tamir-Yan Sanayi Grubu keza burada Türkiye Sanayi Strateji Belgesi'nde gemi inşa ve gemi yan sanayinin de yer almasının sağlanması, bu bir mevzuat işi değil. Doğrudan doğruya yapacağımız lobi faaliyetleri, kamuoyu çalışmaları sorun takip ve çözümüne yönelik. Tekne, tersane ikmal ve çekek yeri işletme ve izin belgeleri konusu ise bir mevzuat düzenleme işi.

Deniz turizmi Grubu'nda da yine dikkat ediyorsanız mevzuat çalışması var. Deniz turizminde önemli bir aktivite haline gelen turizm amaçlı aletle dalışların deniz turizmi yönetmeliği kapsamına alınması. Yat limanlarının bağlama kapasitesine göre deniz yüzeyi kira bedellerinin belirlenmesi. Bunlar bakıldığında bir mevzuat düzenleme, planlama çalışması. İstanbul ve diğer deniz liman kentlerinde deniz araçları barınma ve bağlama yerinin ihtiyaçlarının giderilmesi. Bunu kim giderecek bize? Kıyılarıdaki otoriteler... İhtiyaçları hazırlayıp vermeliyiz ki kaç tarafta bize bir cevap versin o yüzden bir proje çalışmasıdır” sözleriyle konuşmasını noktaladı.

MUTLUTUR'A KINAMA CEZASI

İptal kararlarının ardından Disiplin Kurulu Başkanı Fatih Yıldız söz alarak gündemde olan disiplin soruşturması ile ilgili fezlekeyi meclise arzetti. Yapılan oylamanın ardından çeşitli hile ve aldatmacalar yaptığı ve müşterisi olan şikayetçi şirkete karşı tarifleri yerine getirmediği tespit edilen Mutlutur Turizm Yatçılık Ticaret Limited Şirketine kınama cezası verildi.

DTO BODRUM ŞUBESİ İÇİN YENİ BİNA ALIMI

Gündemin bir diğer maddesi de DTO Bodrum Şubesi için yeni bina alımıydı. Bodrum'da bulunan taşınmazın satın alınması için Yönetim Kurulunun yetkilendirilmesi hususu oda meclisine arz edildi. Başkan Tamer Kıran konu ile ilgili söz alıp şunları söyledi: “Bodrum binası kiracı olarak şu an kullandığımız binadır. Dün akşam Bodrum Deniz



İrfan Erdem

Ticaret Odası Yönetim Kurulu yaptığı yönetim kurulu toplantısı sonrası binaya ekspertizlerini yaptırdı bize bir fiyat bilgisi vermek üzere karar almışlar. Bizim bu kararı istememizin sebebi diğer binanın satışını da aynı anda götürmek ve yetkiyi bu ay alıp, önümüzdeki ay ikisini birden yapalım istiyoruz. Çünkü binayı sattığımız fiyat mutlaka duyulacaktır, zaman kaybetmeden ikisini birden halledebilelim diye bir hamle yapmak istiyoruz. Fiyat henüz yok ama zaten şu an söylememekte fayda var. Gelir gelmez zaten meclisle paylaşıyoruz. Şu an bizim sizden talebimiz bunu yapmak üzere bize yetki vermenizdir". Tamer Kıran'ın sözlerinin ardından bina alımı ve satımı ile ilgili yönetim kuruluna yetki verilmesi talebi oylamaya sunuldu ve kabul edildi.

Bu esnada DTO Başkanı Tamer Kıran yeniden söz alıp, "Bizim eski şube binamız; giriş 50, üstte 50, 100 metrekaredir. Yan taraftaki çıkma ile beraber herhalde 150 metrekareye yakın bir yerdir. Bodrum merkezde, ana cadde üzerinde sahile çok yakın bir yerdedir. Yeni bina dolayısıyla şu anda buraya ihtiyacımız kalmadığı için satış beklenmektedir. Müsaade ederseniz burayla ilgili de fiyat söylemeden yetki alalım çünkü ikisini birden hallederiz inşallah" ifadelerini kullandı.

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, şube başkanları meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektör adına geçerli görüş ve önerileri gündemine geçildiğini bildirip ilk olarak DTO Batı Karadeniz Şubesi Başkanı İrfan Erdem'e söz verdi.

"BATI KARADENİZ'İN GELİRLERİ YÜZDE 47 ARTTI"

İrfan Erdem, "2019 yılı üç aylık döneminde bir önceki yıla göre Batı Karadeniz bölgemizi kıyaslamak ve rakamları açıklamak için bulunuyorum" dedikten sonra konuşmasına başladı: "2019 yılının ilk üç ayında bir yıl önceki yıla göre gelirlerimizi şube olarak yüzde 47 artırmış bulunuyoruz. Gemi sayımızda gelen tonaj ve gemi adedimiz de şudur: 468 tane gemi Batı Karadeniz Bölgesi limanlarımıza yük getirmiş, yaklaşık 5 milyon 700 bin ton elleçleme yapmış bulunuyoruz. Bir yıl önceye göre gemi adetlerimiz yüzde 10 civarında artmıştır. Burada en önemli artışın sebebi Karasu Limanı'dır. Karasu Limanı Arifiye'den başlayan tren yolun çalışmaları hızla devam etmektedir 2020 yılında Arifiye'den Karasu Limanı'na tren hattı bağlandıktan sonra tahmin ediyorum ki sadece Haydarpaşa Limanı kapatılmış olacaktır. Tosyalı, Kilyos Limanı yapımını ve ardındaki organizasyonu 5 yıl içinde bitirmeyi garanti etmiş, ihalede kendisine verilmiştir. Dinlediğiniz üzere Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan, İstihdam seferberliği çağrısında bulunmuştur. Bu çağrıya istinaden TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu ve Yönetim Kurulu Başkanı Kamer Kıran'ın 'Burası Türkiye, burada iş var, denizde iş var' sözleri üzerine bölgemizde geniş çaplı bir çalışma gerçekleştirildi ve bu projeye destek verdi."

Erdem konuşmasına şöyle devam etti: "Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Mehmet Cahit Turhan'ın, 19 Mart 2019 tarihinde Karadeniz Ereğli'ye seyahatleri olmuştur. Kendisi beni sahneye davet etti. Ulaştırma Bakanımızla beraber Ereğli'deki tersaneler konusunda benden brifing aldı. Bu brifingin arkasından da Ereğli'den ayrıldı. Kendisi ayrıca Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a selam yolladı. Ereğli'de faaliyette bulunmayan sekiz tersanemiz var. Bir tanesi Ereğli Gemi, faaliyeti devam etmektedir. O da römorkör yapıyor. Diğer tersanelerimiz çalışmıyorlar. 2008'in sonunda 7 bin kişi



Mustafa Muhtaroglu

çalışıyordu, fiilen İŞKUR'da. 2 bin 400'e yakın da taşeronumuz vardı. Maalesef işsizlikten dolayı hiçbirisi çalışmıyor bugün. Bu konuda da Sayın Reisi Cumhurbaşkımıza bilgi verdik".

2020 İÇİN GERİ SAYIM

İrfan Erdem'in ardından IMO 2020 regülasyonları ile ilgili söz alan Mustafa Muhtaroglu, "Zaman hızla geçiyor, altı ay gibi bir süremiz kaldı. Bizim bir çalışma grubumuz var, dün bununla ilgili bir toplantı yaptık. Tamer Bey de sağ olsun ona katkı yaptı. Her gün bir armatörümüzle bir araya geliyoruz. Herkes bu soruyu soruyor. Ben hem biraz güncel bilgiler vermek, hem de yapılacak olan toplantı ile ilgili duyuru yapmak istedim. Çok sıcak bir gündem, hakikaten çok zor bir süreç bizi bekliyor. 280 milyon ton yakıt kullanıyor dünyada. Bunun 0,5'e değişmesi söz konusu. Bir konuyu hemen söylemek istiyorum, müjde gibi biraz belki. Singapur Liman İdaresi Singapur'da yılda 50 milyon tona yakın yakıt satılıyor. 49 ikmalı var. Bunun 42'sinin 0,5 yakıtı sunacağını, 37'sinin yüksek sülfürlü yakıt sunacağını ilan etti ama tabii bu 50 milyon, çok büyük bir rakam. Singapur, dünya bunker piyasasının önemli bir ikmal noktası ama onun dışında 200 milyon da başka yerde var. Akdeniz'de 20-25 milyona ihtiyaç var ama buna karşılık 2 ila 4 milyon ton arası üretim bekleniyor. Zor bir süreç bizi bekliyor. Eylül'den itibaren armatörlerin bunu kullanması gerekli. Ocaktan itibaren üstünüzde bulunamaz, bulunursa yakamazsınız. Hatta atmanız lazım, bunun için para harcamanız"

ifadelerinin ardından konuşmasına Uluslararası Bunkerciler Derneği'nin conventionu ile devam etti.

DTO ÜYELERİNE SAĞLANAN AVANTAJ

Muhtaroglu, "Uluslararası Bunkerciler Derneği Convention'ı 22-23-24 Ekim tarihlerinde İstanbul'da yapılacak" dedi ve devam etti: "Bu her yıl bir yerde yapılan her yıl bir kıtada yapılması gereken bir convention. Geçen sene Kopenhag'da yapılmıştı, ondan önce Singapur'da yapılmıştı, daha önce Hamburg'da, Amerika'da yapılmıştı. Bu yıl da aslında Avrupa'da olmaması gerekiyordu. Ben Uluslararası Bunkerciler Derneği'nin yönetim kurulundayım, orada önemli bir başarı elde ettik, odanın desteği ile bunu sağladık. İstanbul'da yapılacak. Bununla ilgili birtakım spekülasyonlar yapılıyor ama bunun gerçeği budur. Bunun kararını alan Uluslararası Bunkerciler Derneği 25 yıllık bir dernek. Yani bu kararı alan dernek regülasyonlarda etkili olan ilk on içinde açıklandı bu dönemde. Hakikaten çok yoğun çalışılan bir yer. Ben de içinde olduğum için çok yakından biliyorum. Bu organizasyon İstanbul'da yapılacak, bunun içinde ilk defa bu organizasyonda Deniz Ticaret Odası üyelerine bir ayrıcalık tanındı. Bu tabii ki bir ücretle katılım sağlanan bir konu ama oldukça iyi bir indirimle bir öncelik sağlandı. Sadece Uluslararası Bunkerciler Derneği üyelerine sağlanan avantaj, tüm Deniz Ticaret Odası üyelerine de sağlandı. Bunu duyurmak istedim, 2020'den önceki bu önemli toplantı İstanbul'da yapılacak, yoğun bir katılım bekliyoruz. Onun dışında biz çalışma grubu içinde ayda iki kez toplanarak yol ve emek sarf ediyoruz. Takıldığınız her soruyu da bize her türlü ulaştırabilirsiniz" dedikten sonra teşekkür edip konuşmasını noktaladı.

YENİ HAVALİMANI'NDA YAŞANAN SIKINTILAR

Yeni havalimanında yaşanan sıkıntılarla ilgili söz alan Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos şunları söyledi: "Yeni havaalanımız açıldı. Hem derneğe, hem odaya yığınla telefon geliyor



Arif Kenan Türkantos

derdi olanlardan. Şöyle bir endişe vardı, endişe de yurtdışından gelen yabancı gemi adamları ile ilgili. Çünkü Yeşilköy hava alanında yetkili personel ya da şirkette çalışan yetişmiş şoförler gümrüklü sahaya girip dilekçeyle bir numaralı pasaport polisinin oraya gider, vizeye tabii olacak olan, olmak zorunda olan gelen gemi adamlarını karşılar, götürür, vize işlemlerini yapar, pasaport polisinden alır dışarıya çıkarır. Vizeye tabii olmayan gemi adamları, örneğin Ukraynalı gemi adamının vizeye ihtiyacı yok. Onun için gümrüklü sahaya girmesine gerek yok, dışarıda karşılar. Derken buna bir değişiklik geldi. Gemi acentesinin personel kartları var ya, onunla ancak içeri girebiliyorsunuz. O başka bir sıkıntı yarattı, ama acente kartınızı gösterip ya da oraya bırakıp aynı işlemi yapıyoruz. Ben bu konuda hem dernekte, hem burada gelen bilgilerden yeni havaalanında sıkıntı olacağını 15 gündür söylüyorum. Sonunda odamızın yetkili birimi oradaki Vali Yardımcısı Bey ile konuştu. Şu anda taşınma işlemi ile ilgileniliyor, bakacağım, cevap bu. Taşınma işlemi Arkas Grubu yaptı biliyorsunuz, zamanından önce de bitirdi. Vali Yardımcısı çok düşünmüş bu arada, yarından itibaren acentelerin içeri girmesi yasak. Akıllara durgunluk veren bir durum, gerçekten uluslararası çapta bir rezalet... Böyle bir kararı Vali Yardımcısı nasıl alabilir, devletin temsilcisi orada. Bu Vali Yardımcısı değiştirilir mi, iş bilen biri mi gelir? Sayın Başkanım sizden rica ediyorum. Böyle bir rezalete imza atan vali yardımcısının

orada oturmaması lazım, bir çare bulması lazım. Bakın Sabiha Gökçen Havaalanı'nda başka çare buldular. Sabiha Gökçen Havaalanı'nda, alanların yönetimleri farklı olduğu için işlemleri de farklı, eğitime tabii tutuyorlar. Size bir kart veriyorlar ve bu işlemi orada Sabiha Gökçen kartı olan personelimiz gidip yapıyor."

"Türkiye'ye binlerce gemi adamı geliyor. Bir de başka bir dedikodu var. O daha felaket, umarım yanlıştır" diyen Arif Kenan Türkantos, "Havaalanı yönetimi orada bir şey oluşturacakmış, para karşılığı milleti dışarı çıkaracakmış, bir başkası da karşılamaya gelenlerden 8 Euro para alacakmış gibi bir şey konuşuluyor. Bunların ciddi olmadığını düşünüyorum ama ateş olmayan yerden duman çıkmaz" ifadelerini kullandı.

Bülent Arslan söz alarak, "Benim 1968-75 yılları arasında 12 yıllık futbol hayatım var. Fenerbahçe Gençlik A takımında oynadım ve bugünlerde Türkiye Futbol Vakfı'nda Başkan Yardımcısı olarak görev yapıyorum. Biz vakıf olarak cumhuriyetimizin yüzüncü yılı dolayısıyla 2023 adet koleksiyon olabilecek bir takvim bastırdık. Bu takvimlerde tamamen isme yazılı basıldı ve bu takvimlerden iki başkana birer tane hazırlattım. Eğer bugün müsaade ederseniz bugün onları kendilerine teslim etmek istiyorum" dedi. Arslan sözlerinin ardından DTO Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'a özel yapım takvimlerden hediye etti.

BOĞAZ'DA YAŞANAN CEZA SIKINTISI

Toplantıda söz alan Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi Başkan Yardımcısı Kasım İnandı, "Komitem adına iki konuyu gündeme getirmek için söz aldım" diyerek sözlerine başladı ve şunları söyledi: "Birincisi İstanbul Liman Başkanlığı nezdinde kurulmuş olan Genel Trafik İzleme Nakil Faaliyetleri ve sektörümüze yapmış olduğu etkiler hakkında. İstanbul Boğazı yılda 40 binin üzerine gemi geçişinin olduğu bir su yolu



olmasının yanı sıra her iki yakasında barındırdığı 15 milyonu aşkın nüfusu ve yıllık 30 milyonu aşan deniz yolu ile yolcu hareketinin olduğu önemli bir alan. İstanbul Boğazı'nın Kadıköy, Eminönü, Karaköy, Beşiktaş, Üsküdar bölgesinde yerel deniz trafiğinin en yoğun yaşandığı, günlük iki bine yakın tarifeli yolcu seferinin olduğu ve uluslararası geçişte en çok aykırı geçişlerini yaşandığı bir bölge. Yolcu taşımacılığı yapan gemilerin yanı sıra yerel trafikte faaliyet gösteren gezinti tekneleri, özel tekneler, yatlar, acente motorları ve diğer tekneler yine bu bölgede en çok aykırı geçiş yapmak durumunda kalmaktadırlar. İstanbul Liman Başkanlığı bünyesinde yerel trafikte seyreden gemileri takip etmek üzere Yerel Trafik Merkezi kurulmuştur. İstanbul Yerel Trafik Rehberi'nin 31 Ekim 2018 tarihinde yürürlüğe girmesi ile genel trafikte seyreden gemiler AIS Klas verileri ile izlenmekte, takip edilmektedirler. Pasif izleme sürecinde olan bu gemilerin hataları ile ilgili gemi donatanlarına, liman başkanlığı tarafından sadece ikaz yazıları yazılmaktadır. Aktif izleme dönemi başladığında ise, bu ihlaller para cezaları ile cezalandırılacaktır.

Yerel trafik rehberi ile trafik düzeni içerisinde seyreden gemilerin

pruvasından üç domina bordo kupasından bir domina daha az yaklaşmamak gerekiyor fakat daha önce bahsetmiş olduğum bölgede ve Liman Başkanlığı'na yapılan pasif izleme dönemindeki sonuçlara göre en çok ihlal bu mesafeler konusunda yaşanmaktadır ve günde yüzlerce mesafe ihlalinin tespiti yapılmaktadır. Bunlar bir müddet sonra aktif izlemeye geçtiği zaman para cezasına dönüştüğünde altından kalkamayacak rakamlarla karşılaşacağız”.

“Peki, bu mesafe ihlali neden kaynaklanıyor?” diye soran İnandı şunları söyledi: “Bizce en önemli sebeplerden bir tanesi ruhsatsız geçiş yapan gemiler arasındaki mesafelerin korunmaması, trafik hali düzenine giren gemilerin hızı yüksek olan geminin önünde hızı düşük olan gemiyi geçmek üzere hareket etmesi ve özellikle İstanbul Yerel Trafik Rehberi'nde D ve C bölgeleri ki bunlar; 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile İnci Burnu ve Ahırkapı Feneri arasındaki bölgedir. Bu bölgede güneyden özellikle trafik hali düzenine giren uğraksız gemiler aralarındaki mesafeyi sabit tutmayarak geçiş yapmakta ve bu iki bölge için de mesafe 8 dominantın altına düşmektedir. Türk Boğazları Deniz Trafik



Kasım İnandı

Düzeni Tüzüğü'ne göre en az 8 domina olmak durumunda mesafe, ama tabii izin alarak önceki gemiyi geçmek de söz konusu olmakta. Şimdi 3 domino geminin pruvasından dediğimiz de 8 domina uygulandığında 4 domina emniyetli geçiş mesafesi kalıyor. Bu uğraksız gemiler 8 domino mesafeyi koruyamadıklarından yerel trafikte seyir halinde olan gemiler bir sonraki uğraksız gemiyi beklese dahi yine bu mesafe ihlali yapmak durumunda kalıyorlar. Buradaki isteğimiz ve talebimiz D ve C bölgelerinde uğraksız geçiş yapan gemilerin minimum 8 domino mesafeyi korumaları, yerel trafiğinde mesafe ihlali yapmadan İstanbul halkının ulaşımlarının sağlanmasına olanak verilmesidir.”

İnandı, saat uygulamaları ile konuşmasına devam etti: “Bu konuyla ilgili yine çözüme yönelik önerimiz boğazın kuzey güney geçiş ve güney kuzey geçiş dönüşüm saatlerinin sabah 07:00 ile akşam 18:00 saatleri arasında uygulanmasıdır. Trafik güneyden yedide kapatıldığında en son geminin kuzeyden çıkıp oradan gemi gelene kadar olan süreçte bu D ve C bölgeleri rahatlamış olacaktır. Uğraksız geçiş yapan gemilerin yaptığı mesafe ihlali ortadan kalkmış olacaktır. Şayet bu sağlanıyorsa özellikle yolcu taşımacılığının ilk saatleri olan sabah 07:00-09:00 saatleriyle 16:00 ve 19:00 saatleri arasında uğraksız geçiş yapan gemiler arasındaki mesafenin 1,5 mil olarak uygulanmasını talep etmekteyiz. Bu konuyla ilgili bir diğer önemli sorun Yerel Deniz Trafik

Merkezi elektronik ortamda otomatik tanımlama sisteminin verilerine göre gemileri takip etmekte, uğraksız geçiş yapan gemileri özellikle bu verilere göre belirlemekte. Fakat bu veriler her gemide aynı anda gelmediği için fasıllı olarak sisteme düşmekte ve tespit edilen ihlaller aslında gerçek ihlalleri olmayıp hatalı sonuçlar gelmektedir. Bu itibarla önerimiz ve talebimiz radar verilerinin, sis dedektörü verilerinin bulunduğu ve diğer tüm verilerin zaten bulunduğu İstanbul Deniz Trafik Hizmetleri Merkezinde Yerel Trafik İzleme Merkezi'nin kurulması ve operatörler vasıtasıyla yerel trafiğin yönlendirilmesi, bilgilendirilmesi, meteorolojik olaylar sebebiyle bölgesel sis olması veya başka bir duyuru yapılması gerektiğinde operatör vasıtasıyla yapılması gerektiğidir. Bugün, şu anda yerel trafiğin bu tür olaylarda direkt muhatap olacağı ya da yönlendirileceği bir merci bulunmamaktadır. Liman Başkanlığı'nın yayınlamış olduğu İstanbul Yerel Deniz Trafiği Rehberi ile bu uygulamayı her ne kadar İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi'ne yüklemiş ise de İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi yerel trafik ile ilgili uygulamada hiçbir şey yapmamaktadır. Herhangi bir duyuruyu ya da işlem yapmamaktadır.”

“150 GEMİYE SİSTE ÇALIŞMIŞ GİBİ CEZA UYGULANDI”

“Bunun sonucu olarak en son şubat ayında bir bölgesel sis olayı yaşadık” diyen İnandı konuşmasını şöyle sürdürdü: “İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi uluslararası geçişe göre boğazı açma kapama saatine göre Liman Başkanlığı 150'nin üzerinde gemiye siste çalışmış, faaliyet göstermiş gibi cezai işlem uygulanmıştır. Hem bunlardan kaçınmak, hem yerel trafiğin doğru şekilde yönlendirilmesi için operatörler vasıtasıyla yerel trafiğin kontrol altına alınmasını talep ediyoruz. Yerel trafikte meydana gelen bu ihlalleri önlemek adına komitemiz tarafından yönetim kurulumuza bir talepte bulduk. Başkanımız ve yönetim kurulumuz bugün gönderdiler kendilerine komitemiz adına teşekkür

ediyorum. 10-17-24 Mayıs 2019 tarihleri arasında odamız ev sahipliğinde İstanbul Liman Başkanlığı tarafından Türk P&I ile birlikte Kaptan Saim Oğuzülgen sunumuyla seminer düzenlenecektir. Yerel trafikte faaliyet gösteren şirket temsilcileri ve özellikle gemi kaptanlarına yönelik çok önemli bir bilgilendirme toplantısı olacaktır. Yerel trafikte faaliyet gösteren gemi kaptanlarının katılımı büyük önem arz etmektedir.”

İnandı, Su Araçları İnşaat Tadilat Bakım Ve Onarım Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikte sözlerine devam etti: “Yönetmelik 6 Nisan'da Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Bu yönetmelikte değişiklik talebi yani değişiklik yapıldığı süreçte talep ettiğimiz görüşlerimizi ilettik. Daha önce yönetmelik değişikliği zamanında gitmiştik ama maalesef dikkate alınmadı. Burada en önemli sorun yeni inşa edilecek gemilerde aranan klas şartı özelliğinde daha önce 24 metre üzeri teknelerde klas şartı aranıyordu. Yapılan değişiklikle 24 metre üzeri ve 12 yolcu fazlası olan yeni inşa gemilerde klas aranıyor. Bizim buradaki önerimiz 24 metre altında olup 12'den daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahip olan tekneler de inşa ediliyor, 100-150-200 kişilik. Amaç emniyet ise 12 kişiden fazla yolcu taşıyan tüm teknelerin boyuna bakılmaksızın klas şartı aranması veya hiç klas şartı aranmaması. Mütemediyen bunu dile getiriyoruz ama bu hiç dikkate alınmıyor. Tekrar burada da bilgilerimize arz etmek istiyorum, yeni inşa yapılan teknelerin boyuna bakılmaksızın 12 tane daha fazla yolcu kapasitesine sahip olacaksa ki bu yolcu gemisi tanımına giriyor. Bu gemilerin inşaatının klas altında yapılmasıdır. Aksi halde 24 metrenin altında olup da 100-150-200 yolcu kapasitesi olan gemiler bulunmaktadır.”

Bu noktada Mustafa Muhtaroglu yeniden söz alarak, “Mustafa Aslan söz alacaktı, onun ricası üzerine bunu gündeme getiriyorum. Bizim Aliğa'da Bunkers Only projemiz var. Oradaki iki rafineri değerlendirilmeli” deyip,



Abbas Kolçalar

2020'de yaşanacak gelişmelerin ışığında Aliğa'da yapılacak ikmal faaliyetlerinin geliştirilmesi için bölgedeki ikmalcileri dahil ederek çalışma grubu kurulmasını önerdi.

SULİM'İN KAPANMASI

Toplantıda söz alan DTO Meclis Üyesi Abbas Kolçalar, “Sektörümüzün barınma yeri ve mevzuat ihtiyaçlarını bugüne kadar karşılayabilmek için yaklaşık 20 senedir bir kooperatif çalışması oldu. Bu kooperatif 11 senedir faal, adı SULİM. Sualtı liman inşaat firmalarının oluşturduğu barınma yeri ihtiyacını gidermek için kurulan bir kooperatif. Tabii odamızın gayretine rağmen, devletin görmezliği sonucu Şubat'ın 28'inde kooperatifi kapattık. Sebebi oradaki arkadaşlarımızın artık hiç birisinin sabrının kalmadığı, güven eksikliği, umut eksikliği. Üzülerek söylemeliyim ki, bu kooperatifi kapattık ama en çok üzülenlerden birisi benim. Kurucusu değilim, sonradan dahil olmuştum. Keşke de olmasaydım. Çünkü hakikaten sonuna kadar olumlu bir netice almak için çaba gösterdim. Arkadaşlarımız bu sabrı ve selameti göstermediler, kapattık. Kapatınca şöyle bir şey çıkıyor, bir sene bir gün daha tahsil süreci sürüyormuş. Dolayısıyla ben de SULİM kooperatifini temsilen burada olduğum için bir sene bir gün sonra benden kurtulmuş olacaksınız. Bugün şirket lağvedildiğine göre benim de meclis üyeliğim düşmüş olur. Kendi şirketimin öyle bir müracaatı bulunmamıştır. Tabii bu süreç içinde



Güven Altoğ

ben bunu o kadar çok anlattım ki, bazı arkadaşlarım sıkılmıştır ama şöyle bir final özeti yapma ihtiyacı duydum. 1975 senesine kadar özel sektörde gemi inşa tamir ve çekek yerleri Boğaz'daki üç tersaneden ibaretti. O günkü yöneticiler Tuzla'da yer verdikleri zaman yani Tuzla'daki duran yerler öncesinde de vardı, devlet oraya bir çivi de çakmadı ama dedi ki buyurun oraya gelin. Ve o güne kadar devletimizin oralardan yani Tuzla'daki bataklık yerlerden hiçbir beklentisi yoktu. Devlet orayı tahsis edince sadece enerji getirdi. Haliç'ten oraya taşınan insanlar, hakikaten zor şartlar altında oraya taşınabildiler ama sonuç o ülkenin önünü açan olumlu bir karardı. Bugün tersanelerimiz bu noktaya gelmişlerse o yer sayesinde" sözleri ile konuşmasına başladı.

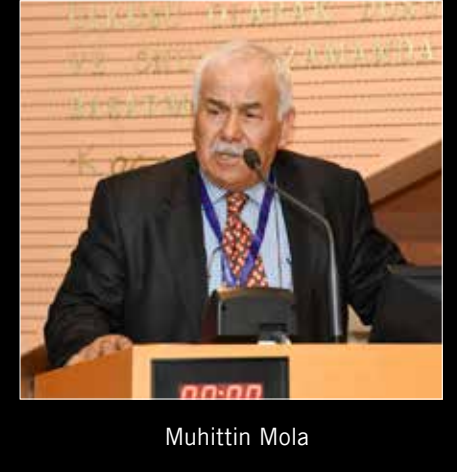
"Peki, sizce devlet burada neyi kazandı, neyi kaybetti?" diye soran Kolçalar şöyle devam etti: "O boş duran yerler, hep o yerler diyeceğim çünkü bizi de ilgilendiriyor. O yerlerde devlet bir lira bile para kazanmıyordu. Haliç'ten geldiği gün, Milli Emlak'la sözleşme imzaladığı gün kira yükümlülüğü doğdu. Verdi, vermedi, ayrı şey. Ama sonuç devletin cebine para girmeye başladı. Tersaneler bugünkü noktaya gelince dünyada marka olduk. Ne ile oldu? Devlet oraya o imkanı iyi kötü taşınca oldu. Ben bizim sektörle alakalı 5-6 senedir bunu dile getiriyorum; bizim sektörün böyle bir yere hem tersane, hem barınma yeri gibi bir yere ihtiyacımız var. Olmazsa biz bu şekilde

hayatımızı sürdürmeye devam ederiz. Bundan kim zararlı çıkar, kim yararlı çıkar? Hepimiz de çok iyi anlıyoruz. İstihdam seferberliği diyoruz, yalan. Biz kooperatifi kapatınca bir sürü adamı çıkartmak zorunda kaldık. Çünkü böyle bir para yok. Başkan olunca şöyle bir derdiniz de var. Abi kapatma kararı aldık, kusura bakmayın, sana borcumu da ödeyemem. Alacaklıların hepsi başkandan para istiyor. Üzülerek söyleyeyim firmaların adını sayacağım. Çünkü hakikaten kader birliği ettiğimiz arkadaşlarımız bunlar: Aras Denizcilik kooperatifin kurucusu, STF Anonim Şirketi, Kaptan Deniz, MTA Denizcilik, Sonar Gemi... Kooperatif borçları önemli değil, adamlar ümidini kaybetti. Bu kadar nezih, elit, konusu para olmayan şirketler bunlar. Konusu para olmaz mı şirketin, ama ümidini kaybettiği için ben de kendi kendime diyorum ki 'Abbas niçin uğraşıyorsun ki herhangi bir katılımda da bulunmuyorlar'. Meslek komitesi toplantısında görüş vermiyor. Biz görüşümüzü bildiriyoruz da ne oluyor? Madalya mı takıyorlar? Kabotaj Kanunu'nu bugün yine devletimiz ihlal ediyor. Bugün yine devletimiz ne yapıyor?"

Kolçalar sorduğu sorunun ardından konuşmasını sürdürdü: "10 Nisan'da çok ivedilikle gemi lazım, 11 Nisan'da da cevap istiyor. Biz bunları bile oda olarak aşamıyorsak, Ankara ile bunu çözemiyorsak hakikaten boşuna uğraşıyoruz. Ben kendi adıma uygun görürseniz bir sene bir gün mecburen geleceğim, ama değilsem gelmeyeyim. Öyle bakınca oda için de bunu kötü görüyorum. Oda da Ankara'ya bu derdini anlatamıyorsa, hakikaten niye geliyoruz? Çünkü Kabotaj Kanunu deliniyor. Yapma bunu, bugün isteyip yarın cevap bekleme. Kimden istiyor, odadan. Odayı dinliyor mu? Hayır, dinlemiyor. Yabancı bayraklı gemilerin yabancı dalgıç çalıştırması ile ilgili iki ay önce bir konu gündeme getirdim. Bu konuda yönetim kurulumuz olumlu bir karar verdi. Dalgıçlar da dernek olarak bunu Ankara'ya yazdı. Kimlere yazdı? Bakanlık kimlere cevap verdi? Derneğe

gelen soruya bak. Ne söylüyor? Palavra atıyor. İşin aslı ne biliyor musunuz? Boru hattı 35 millik bir mesafeye döşenecek, 35 metrelik doğalgaz boru hattı daha yeni yapılıyor. Onu Türk dalgıçları yapamıyormuş, yurtdışından dalgıç getiriyor. Ağırına gidiyor. İçinden doğalgazın geçtiği bir boru yerinden kaldırılacak. Körfez geçişi, yerinden kaldırılıp yerine konulacak, bu çok önemli, çok riskli bir iş. Marmaray tüpleri yapıldı, onların birleştirilmesini tamamen Türkler yaptı. Hiçbir yabancı girmiyor ve işverenler de Japon'du. Aslanlar gibi yaptı. O iş inanılmaz bilgi gerektiren bir iş. Denizaltıya bir SAT komandosunun girip çıkması gibi bir iş. Onlarca dalgıcın aynı anda paralel çalışmasını gerektiren ince bir iş. Ama maalesef Ahmet Selçuk Sert diyor ki; bu çok önemli hassas bir konu. Yani borunun altını dolduracak üstüne toprak örtecek. Zaten yapmamış, bunu çocuklar bile yapar ama bunun için yabancı bayraklı yabancı dalgıç getiriyor. Gemi getiriyorsun, hadi imkanımız yok, aynı gemiden Türkiye'de yok, yapmayalım. Tersanelerimiz var, çok daha büyük işleri yapmakta şu an, bunu da yapmıyor. Yani devlet bu konuya böyle bakıyorsa, odadan önce derneğe cevap veriyorsa, odaya danışmadan yönetmelik çıkarıyorsa, arkadaşlar hakikaten boşa gidiyor. Beni bundan sonra az dinleyeceksiniz sabrınız için teşekkür ediyorum."

39 No'lu Komite Başkanı Güven Altoğ söz alıp bir konuşma yaptı. Altoğ şunları söyledi: "Kusuruma bakmayın sona kaldım. Bizim sektörün ortak sorunlarını, 4 maddede topladık. Kapasite dedik, bağlama sorunu dedik, fiyat taban fiyat dedik, lakin geçen ay deniz turizmi ile ilgili bir çalıştay yapıldı, bu soruların hiçbirisi yer almamış. Ne hikmetse; 14, 31, 38, 39, 45, 46, 48 No'lu komitelerin toplamı odanın mevcut üye sayısının yüzde 43'ü. Hemen hemen yarısı ve ciddiye alınmamış. Ayrıca her zaman şunu söylüyoruz, sektörün para kazanması lazım. Banka kredisiyle yaşıyoruz. Kapasitenin düşmesi kaliteyi etkileyecek. Geçen ay bölgeye Turizm



Muhittin Mola

Bakanı gelmişti, kartını bıraktı, gelin hemen çözelim dedi. Her şey olabilir, ilk önce inanç. Bizler şu anda her ay komitede 7 tane üyeyiz. Biz buraya kimseyi memnun etmeye gelmedik. Sektörü düzeltmeye geldik, liderlik yapmaya. Liderlik ciddi ve başarılı karar almayı gerektirir. Yoksa top oynuyorsak, tribüne oynayacaksın zaten kimse gelmesin buraya. Bir şeyler yapalım, tek ricamız bu. Biz istiyoruz sektör para kazansın, fazla aşırı kapasite olmasın, alan tahsis olsun... Buradakilerin birçoğu armatör, bir şeyler yapılması gerekiyor. Neden kimse hava limanına uçak koyamıyor da, denizde tekne koyuyor? Sizden ricam bu konularda 7 tane sektör yani %44 ile konuşuyoruz burada, biraz olsun ciddiye alın. Biraz olsun bu adamlar ne diyor diye düşünün."

Güven Altoğ, Fethiye Karaot Yat Çekek İmalat Projesi'nin yaşanan sıkıntılara da değindi. Güven Altoğ projenin çok önemli bir proje olduğunu kimseye peşkeş çekilmemesi gerektiğini söyledi. Altoğ, "Karaot önemli çünkü başka alanlarda tekne çekek olabilecek bir yer yok" dedi. Transit Log satışında Fethiye'de ve Göcek'te ayrı fiyatlar uygulandığını da söyleyen Güven Altoğ, araçların fiyatları arttırdığını vurguladı.

Altoğ son olarak bölgede odaya kayıtlı olmayan çok sayıda tekne olduğuna değindi. Altoğ, "Deniz fakiri sevmez derler. Eyvallah. Biz bu denizdeki insanları odamıza kaydedemiyorsak ve

bu denizden odaya kayıt olacak kadar ekmek çıkartamıyorsak, ne mutlu bize" sözleriyle konuşmasını noktaladı.

BEYKOZ'DAKİ SIKINTILAR

Toplantıda bir konuşma da Muhittin Mola yaptı. Muhittin Molla şunları söyledi: "Beykoz adına konuşuyorum. Yaşım 77, benim denizden hiçbir beklentim yok. Ama sektördeki arkadaşlarıma faydam olur diye şuraya geldik. Ama ben de diğerleri gibi havanda su dövüyoruz zannediyorum. Beykoz'da tarihi bir iskele var. Zaten biz DENTUR'dan da evveldik. Çok iyi yolcu taşıyorduk. Ama şimdi hemen burnumuzun dibine geldi arabalı vapur. Bu olacak şey mi kardeşim? Komşu komşunun yanına kahve açmıyor. Benim yolcumu taşıyor. Benim o kişilere ricam var. Diyorum ki BEYDER kapanıyor artık. Üyeliği ayda bin liraya veriyordu, o arabalı vapur gelmeden evvel 5 bin lira veriyorduk. Bazen onu da veremiyoruz. Gemi alamıyoruz. O arabalı vapuru çalıştıranlar lütfen BEYDER'i kapatalım da veya size satalım siz çalıştırın. Bizi de oraya ortak edin, BEYDER hayatta kalsın, orada 30 tane aile var. 100 senelik bir iskele, 30 tane aile var. Daha önceki konuşmalarımızda Beykoz'da yangın var dedik ama şimdi cenaze var. Cenazeyi kaldırmaya geleceğiz. Beykoz'a arabalı vapur geldi benim yolcumu taşıyor, araba taşıyor buna kimse bir şey diyemez ama benim yolcumu taşıyor. Yolcu taşımacılığını bana verin. Eğer Beykoz'a bir şey yapılmazsa ben de buradan çekileceğim."

Tamer Kiran söz almadan önce Arnavutköy'deki 36 üyenin İSKİ tarafından sularının kesilmesi gündeme geldi.

"GECEMİZ GÜNDÜZÜMÜZ DENİZ TURİZMİ"

Toplantıda konuşmaların bitmesi üzerine Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek bir konuşma yaptı. Kiran konuşmasına odayı suçlayıcı tarzda konuşma yapan üyelerden başladı. Kiran şunları söyledi: "Türkiye'deki

reform sürecinde açıklanan konulardan bahsedecektim ama biliyorum ki İSKİ'nin su bağlamaması daha önemli bir konu oradan başlayayım. Değerli arkadaşlar bir kere dert yanan deniz turizmi veya İstanbul'da hizmet veren yolcu motorlarının dertleriyle sonuna kadar uğraşıyoruz. Ama bu arkadaşlarımızın yıllardan beri süregelen çok ciddi sorunları var. Arnavutköy'deki bahsettiğiniz arkadaşların orada durmaları yasak. Onların orada durma yetkileri yok. Sonunda İSKİ Büyükşehir Belediyesi'nin onlara verdiği talimatla bunu kesiyor. Bu buranın konusunu mu yani? Bizim Göcek'te temsilciliğimiz mi var, şubemiz mi var? Biz o bölgede Fethiye'deyiz. Bu transit log'ları nerede satıyoruz, Fethiye'de satmıyor muyuz? Bunu Fethiye'den alan adam farklı fiyatlara satıyorsa, bu bizim meselemiz mi, buranın meselesi mi? Bunun bizden satış fiyatı belli. Bunu da Turizm Bakanlığı belirliyor. Bizim fiyat tarifemiz belli: Türk Bayraklı gemiye 100 lira, yabancı bayraklı gemiye 50 Euro. Bunu sen şimdi bize niye soruyorsun anlamadım? Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nda dün bunların hiçbirini söylemiyorsun da, şimdi kürsüden coştun, ne oluyor? Şube başkanları burada, Şaban Bey gitti. Evet, Fethiye'de büyük sorun var. Neden var? Çünkü bu arkadaşlarla, seçimi kazanan Şaban Başkan ve ekibi anlaşamıyor. Hiçbir konuda anlaşamıyorlar. Bu arkadaşlar diyorlar ki, yeni bir tekne geldi 150 kişi ile sınırlandırılın. Getiren adam Şaban Başkan'ın akrabası mı ne? O da uğraşılıyor diğer taraftan sınırlandırılmasın. Biz de bir orta yolu bulmaya çalışıyoruz. Onu söylüyorsunuz, ama kendi yaptıklarınıza bakın. Onun getirdiği 400 kişilik tekneyi niye 150 kişiye düşürmeye çalışıyorsunuz. Dün Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nda bunları konuştuk. Bunların hepsinin cevabı var, ama yeri burası değil. Bu sabah şube başkanları ile toplandık. Antalya ile Marmaris'in anlaşamadığı konular var. Bunu burada mı anlatıyorlar? Şaban Başkanla konuştuğunuz bir tane konu yok. Biz de iki arada bir dereye bunu çözmeye çalışıyoruz. Yoksa



ona buna mavi boncuk ile ne alakası var? Göcek'te temsilci istediniz de açmadık mı? Dediniz ki Fethiye Şube'ye gidiyoruz, şube müdürü yüzümüze bakmıyor. Ben şube müdürü size selam vermiyor diye, o şube müdürünü görevden almışım. Siz benim meclis üyeme böyle davranamazsınız diye.”

Kıran odanın bölgede üyelerin faaliyetleri ile ay boyunca ilgilenecek programlarını sıralayarak konuşmasına devam etti: “Pazar sabahı Dalaman'a gidiyoruz Çevre Çalıştayı'na. Pazar akşamı dönüyoruz, çarşamba günü Marmaris'e gidiyoruz. Perşembe günü Fethiye'deyiz. Dağ tepe gidiyoruz, millet bizi suçluyor şu anda. Millet bizi Ege ve Akdeniz kıyı şeridinde mi hizmet veriyorsunuz diye suçluyor. Kim suçluyor? Karadeniz'dekiler. Geldikten iki hafta sonra da Karadeniz'e gideceğiz. Yüzde 43-46 diyorsun. Sen ortaya parayı, rakamları koydun mu? Şurada size harcadığımız mesaiyi koyayım mı ortaya? Koyayım da gör.121 milyon liralık bütçe içindeki payınız 4-5 milyon değil, buna rağmen gecemiz gündüzümüz deniz turizmi.”

“ÜLKEMİZ ÖNEMLİ BİR SÜREÇTEN GEÇTİ”

Kıran konuşmasına Dalaman'da yapılacak Çevre Çalıştayı ile devam etti: “Çalıştay iki günlük. Biz bir gün kalıp döneceğiz. Amacımız katılacak olan bakanlık personeline bu cezaların doğru olmadığını anlatabilmek. Bu sefer alt kadrodan birilerine anlatabilmeyi tercih ettik. Dalaman'da günlük bir çalıştay yapacağız ve inşallah da başarılı oluruz. Biraz önce Ayhan Asan anlattı gördünüz, Müsterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda çıkan sonucu. Toplantıya 75 madde ile girdik, sorun ve çözüm önerisi ile girdik 210 madde ile çıktık. 75 ile girdik, biz bunları nasıl toparlarız derken 210'a çıktık. Hepsiyle uğraşacağız tek tek. Bu süreçte tabii yapabildiklerimiz ve yapamadıklarımız olacak Abbas Bey. Sonuçta 20 yıldır çözülemeyen bir şeyi bir parmak darbesi ile çözecek halimiz yok, ama siz de biliyorsunuz ki ve bu arada da ülkemiz şu son bir senedir çok önemli bir süreçten geçti ve bir yandan da geçmeye hala devam ediyor. Bugün itibarıyla bu şehrin Büyükşehir Belediye Başkanı'nın kim olduğunu bilmiyoruz.

Dolayısıyla işimiz zor. Kolay değil.”

GEMİ ACENTELİĞİ YÖNETMELİĞİ TASLAĞI

Kıran, “Yapıyoruz, yapıyoruz, tam neticeye varacağız, başka bir darbe geliyor. Tekrar başa dönüyoruz ama azmimizden bir şey kaybetmedik. Herkes böyle bilsin. Gemi Acenteliği Yönetmeliği Taslağı geldi. Her zamanki gibi okumadan, bilgi sahibi olmadan, fikir sahibi olan camiamızdan çok büyük bir ses geldi. Ben tüm camiaya şunu söylemek istiyorum. Tek tek bakıyoruz, inceliyoruz. Hiçbir oldu bittiye müsaade etmeyiz. Herkes müsterih olsun. Kimse, bizi aradan çıkartacaklar, dükkanımızı kapattıracaklar diye düşünmesin.

Bunu söylerken şöyle bir şey de söylemek zorundayım. Bir işi, bir mesleği icra edebilmek için birtakım standartların olması gerekiyor. Bir asgari standardın olması gerekiyor. Yani evinizde oturup cep telefonunuzla acentelik yapamazsınız. Yapmamalısınız. Olmaz.

Bu işin bir standardı var. O standardı da sağlamak zorundasınız. Bu asgari kriterleri dikkate alarak biz oda yönetimi olarak Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde sektör için en makul, en uygun olanını gerçekleştireceğiz. Bu konuyla ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili birimleri, bizimle aynı görüşte, hemfikirlerdir. Onların da küçükleri ezme, yok etme gibi bir düşünceleri yok” ifadeleriyle çıkan düzenlemelere sağduyu ile itidalli yaklaşılması tavsiyesini yaptı

“BUNDAN SONRA ODAKLANMAMIZ GEREKEN YEGANE KONU ÜLKEMİZİN EKONOMİSİ”

Kıran konuşmasına Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği ile devam etti: “Kılavuzlukta belgeler verilmeye başlandı. Peşinden römorkörlük belgeleri verilecek. Ardından faaliyet izinleri verilecek. 2005'ten bu yana yönetmeliği olmayan bu konu bu dönemde artık bir kural, kaide altına alınmış olacak. Buradan bütün bakanlık çalışanlarına

teşekkürlerimi iletiyorum. Son derece büyük özveriyle çalışıyorlar. Hakikaten dükkanda işleri kolay değil, ama hepsi son derece özverili çalışıyorlar. Dün ülke ekonomimizi için önemli günlerden bir tanesiydi. Sayın Hazine ve Maliye Bakanımız çok önemli bir reform süreci açıkladı: 'Yeni Ekonomi Programı Yapısal Adımları - Dönüşüm 2019' adı altında. Çünkü iş dünyası olarak biliyorsunuz artık seçim süreci bitti önümüzde 4 yıllık seçimsiz bir süre var.

Ülke olarak bundan sonra odaklanmamız gereken yegane konu ülkemizin ekonomisi, iş gücüdür, yaratacağı istihdamdır. Dolayısıyla hükümetimizin de bu düşüncede olduğunu gösteren bir açıklamaydı dünkü açıklama. Şimdi sizlerle odamız olarak bu konudaki düşüncelerimizi paylaşmak istiyorum. Bildiğiniz gibi bu reform paketinin amacı büyük ve güçlü Türkiye idealine kavuşmak için ekonomide gerekli yapısal dönüşümleri hayata geçirmektir. Bir anlamda hala uygulamada olan yeni ekonomi programının tamamlayıcısı niteliğindeki yeni reform paketi iki ana başlık altında toplanıyor.

2019 yılında tamamlanacak olan puanlar ve önümüzdeki 4 buçuk sene boyunca ortaya konulacak reformlar. Konu bazlı incelediğinizde esas olarak öne çıkacak alanları şöyle sıralayabiliriz. Finans Sektörü, Tarımda Milli Birlik Projesi, Yüksek Katma Değer ve Teknolojik Üretimi Önceleyen Ekonomi Sistem, Güven Veren ve Erişilebilen Adalet Sistemi, Vergi Dönüşümü Reformları, İhracat Master Planı, Sanayi Yerleştirme Programı, Turizm Master Planı, Eğitim ve İstihdamın Uzun Vadeli Perspektifle Planlanması. Finansal sektörde özellikle bankacılık sektörünün güçlü yapısını sürdürmek ve reel sektörün finansmanına devam etmesini temin etmek bu programın en önemli önceliklerinden birisi olduğu dikkat çekmektedir."

Kıran, "Mevcut verilere göre Hazine ve Maliye Bakanlığı ihraç edeceği 28 milyar

liralık özel tertip devlet iç borçlanma senedini kamu bankalarının gösterecek" diyerek konuşmasına devam etti: "Çok önemli bir hamle. Bankacılık sektörüne ilişkin kredi yapılandırılmalarında 2018 yılı kararlarının dağıtılmaması hususunda mali sistemin gözetim ve denetimin güçlendirilmesi ve veriye dayalı iktisadi politikalar geliştirilmesi yönünde de ulusal veri merkezi kurulacağı açıklandı.

Bu merkez ile kredi risk ve potansiyellerinin daha çabuk ve etkili analiz edilmesini sağlanması hedefleniyor. Öte yandan bankaların aktif kalitesinin çok daha ileri bir düzeye taşınması yönünde konkordato ve kredi yapılandırma konusunda herkesin faydasına olacak yeni bir yasal çerçeve ortaya konulması öngörülüyor. Bankalar Birliği öncülüğünde, kamunun olmadığı bir yapıda takipteki krediler bakımından sorun olan enerji ve inşaat sektörlerinde sorunlu varlıkları borç hisse takası ile dışarı çıkarılarak bankaların bilançolarını daha iyi bir hale getirmeleri hedefleniyor. Bunun için Enerji Girişim Sermaye Kurulu ve Gayrimenkul Fonu kurulması gündeme alınmış."

Kıran, "Finansal sektör başlığında hayata geçirilecek reformlardan birisi de tasarruf ve sigorta alanıdır. Bu kapsamda emeklilik sisteminin reforme edilmesi en önemli yapısal reformlardan birisini oluşturuyor. Güçlü bir tamamlayıcı emeklilik sisteminin hızla gerçekleştirilmesi planlanmış. Bu sistemle birlikte kıdem tazminatı reformu da yapılacak.

Finansal istikrar ve Kalkınma Komitesi bünyesinde stratejik alanlara daha fazla kredi sağlanması için teşvik mekanizmalarının devreye alınması hedeflenmektedir. Finansal sektörde atılacak adımların bir başlığı da reel sektör üzerine. Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu'nun 2019 başında hayata geçirdiği 500 milyon ve üzeri riskleri bulunan gruplara yönelik düzenlemesi bir adım taşıyıp; bankacılık sektöründe toplam 100 milyon TL ve üzeri olan şirketlerin mali

yılına kapanmasının ardından 120 gün içerisinde, bankalarına bağımsız denetimden geçmiş finansal tablolarını ve borç ödeme kapasitesini, kur riski, likidite riski, karlılık gibi unsurlar da içine alarak bir mali denetim raporu sunmak zorunda kalacaklar. Aksi halde kredi talepleri değerlendirmeye alınmayacak" sözleriyle bankaların kredi konusunda hassasiyetlerine dikkat çekti.

YENİ VERGİ REFORMU

"2019 yılında hayata geçirilecek en önemli reformlardan birisi olarak vergi dönüşümünü söyleyebiliriz" diyen Kıran sözlerine şöyle devam etti: "Reformun temel detayları ise üç başlık altında toplanıyor. Birincisi yeni mimari, ikincisi kayıt dışı ile mücadele, üçüncüsü mükellef hakları. Bakanlığın açıklamalarına göre reformlarla iş yapma kolaylığı endeksinin üzerine sıçramak hedefleniyor.

Geçen yıl iş yapma kolaylığı endeksinde 17 basamak atlayarak 43. sıraya gelen ülkemizin bu yıl işe başlama, vergi ödemesi, kredi temini, sözleşmelerin icrası, tapu ve şirket tahsisi adı altında gündeme gelen reformlarda daha fazla sıçramayı gerçekleştireceğini öngörebiliriz. Denizcilik sektörümüz açısından çok önemli başlık Lojistik Master Planı. Türkiye'nin stratejik konumundan kaynaklanan lojistik avantajının ve rekabet gücünün artırılarak iktisadi ve sosyal gelişmeyi hızlandırmak ve Türkiye'nin uluslararası ticarete bölgesel lojistik üs haline getirilmesi bakış açısıyla lojistik master planı hazırlanmış.

Plan ile taşımacılık ile ilgili tüm hizmetlerin tek bir merkezde ve etkin bir şekilde verildiği ve birden fazla taşımacılık moduna erişim imkanı sağlayacak lojistik merkez planlaması yapılacak. Bunu lojistik merkez kurulundan biliyorum. Bir önceki 5 yıllık kalkınma planında ya da onuncu 5 yıllık kalkınma planında yanlış hatırlıyorsam lojistik merkezlerinin kurulması kalkınma planına girmiş bir konu. Devlet bu konuda iradesini

ortaya koymuş ve hızla ülkenin çeşitli bölgelerinde lojistik planı kurmakta. Bugüne kadar hayata geçirdikleri var, hayata geçirmedikleri var. Nispeten çok yol aldıkları var ama devletin politikasına girmiş durumda. 2019 yılı içerisinde açıklanacağı ifade edilen diğer iki reform konusu da ihracat master planı ve turizm master planı. Her ikisinin de ağustos ayı içerisinde açıklanması bekleniyor.”

“KÜRESEL ÇAPTA REKABET YAPABİLECEK ŞİRKETLER ÖN PLANA GEÇECEK”

Başkan Tamer Kiran, “Değerli meclis üyeleri bu çerçevede pakette yer alan bazı başlıklara ilişkin odamız değerlendirmesi ise şu şekilde” diyerek konu üzerine odanın görüşlerini özetledi: “Finans ve bankacılık da yapılmak istenenlerle ilgili olarak sistemin sermaye yapısının güçlendirilmesi, özeld ve kamuda borçlanma maliyetlerine büyük olasılıkla olumlu yansımaktır. Bu da kredi kanallarının canlanmasına imkan sağlayacaktır.

Denizcilik sektörünün çok önemli bir ihtiyacı olan teminat mektubu ve işletme sermayesi maliyetlerine olumlu yansımaya düşünmüyoruz. İhracata yönelik üretim yapan stratejik sektörler ve yerli katkı payının yüksek olduğu sektörler kredi erişiminin kolaylaştırılması önemli bir adım. Denizcilikte özellikle yat ve gemi inşasının ihracat odaklı olması ve gelişmiş yan sanayisi ile yerli katkı potansiyelinin yüksek olması stratejik sektör tanımına uygun olacağı açıkça göstermektedir. Dış ticaretin önemli bir kısmını deniz yolu ile gerçekleştiriyor olması da sektörün önemini artırmaktadır.

Denizciliğin sadece ticaret ve sanayiden oluşmadığını, son yıllarda artan bir hızla hizmet sektöründe payını arttırdığını vurgulamakta fayda var. Kruvaziyer turizmi ve bu alanlara yapılan yatırımlar bu kapsamda değerlendirilebilir. Kıyı ve deniz turizmi çeşitlendirme adımları da bu anlamda değerlendirilebilir. Reel sektör reform paketine göre diğer sektör

açısından kurumsallaşmaya daha fazla önem verilebileceğini de görüyoruz. Buradan da artık küçük olsun benim olsun değil; daha büyük ölçekte, küresel çapta rekabet yapabilecek şirketlerin ön plana geçeceğini söyleyebiliriz.”

Denetim ve şeffaflığı artırma yolunda atılan adımlara değinen Kiran, “Denizcilik sektörü bu anlamda da bu adımlara uyumluluk sağlamalıdır ki özellikle deniz taşımacılığında buna hızlı ihtiyaç var. Sektörün özellikle finansal ve risk yönetimi açısından uluslararası arenada rakipleriyle benzer becerilere ulaşması yönünde adım atılması gündemimizde olmalıdır. Tedarik zincirinin önemli bir parçası olan denizciliğin navlun gelir gider dengesi açısından master planının hazırlanması ile bir an önce sistemin önemli bir parçası olması gerektiğini düşünüyor ve bununla ilgili sürece katılmak için çalışıyoruz.

Bu, Sanayinin Yerlileştirme Programı ile açıklanan program içerisinde. Odalar nezdinde yan sanayi için uygun çalışmaların yapılması ve sektörün üretebileceği kullanabileceği yerli ve milli teknoloji seviyesinin belirlenmesi önem arz ediyor. İhracat Master planı ihtiyaç fiyatlarının yükselmesi ve aynı zamanda yerlileştirme adımlarıyla maliyetleri aşağıya çekilmesi kredi kanallarından yararlanma bakımından oluşturulacak teşvik sisteminin bir parçası olmamız mümkün gibi gözüküyor” sözleriyle ülke ekonomisinin geleceğinde denizcilik sektörünün oynayacağı role vurgu yaptı.

“ÜZERİMİZE DÜŞENİ YAPMALIYIZ”

“Türkiye ekonomisinde yeni reform sürecinin ana başlıklarını ve sektörümüz açısından değerlendirmelerinizi bir bütün olarak düşündüğümüzde hepimize büyük görevler düşüyor” diyen Kiran şunları vurguladı: “Özellikle gerek Amerika Birleşik Devletleri ekonomisinde, gerekse dünya ekonomisinde görece daha fazla sorun beklentisinin artmakta olduğu bir dönemdeyiz. Öyle ki, sadece ekonomik değil aynı zamanda siyasi

ve uluslararası ilişkiler anlamında küresel gerginliklerin de bir ölçüde yüksek tansiyon gösterdiğini görüyoruz. Dolayısı ile Türkiye ekonomisinin güçlü bir şekilde yoluna devam etmesi en büyük temennimizdir. Görevinin bilincinde olarak her bir reform paketi ayrıntısında üzerimize düşeni layıkıyla yapmalıyız. Dedğim gibi özellikle eşinizle, dostunuzla, danışmanınızla bu programı irdeleyin. Önemli mesajlar var ve şirketinizin yolunu çizmesi açısından bu programda söylenenlerden faydalanmanızı size şiddetle tavsiye ediyorum.” Kiran konuşmasını son bir temenni ile noktaladı. Kiran, “Burada bir çalışma yaptığımızda isteriz ki salonumuz dolsun, aşağıdan kimseyi getirmeyelim, siz gelemiyor olsanız bile şirketinizdeki kişileri gönderin. Biraz önce söyledi Recep Bey. Acaba bu kütüphaneye kapatsak mı? Meclis toplantılarında çünkü oraya geçiyor üyelerimiz. Sohbet muhabbet rahat bir ortam, burası zayıflıyor. Bu anlamda Meclis Başkanlık Divanı olarak gözden geçirmemizde fayda var diyorum.

Koster filosuyla ilgili şu bilgi var. Şu an koster filosunun projesinde bir sıkıntı yok. Sıkıntı para, finans. Bunun için teşvik gerekiyor. Çalışan Armatörler Komitesi, bizim bugüne kadar Cumhurbaşkanlığı'na söylediğimiz yüzde 20'yi, yüzde 35'e çıkartmış. Bunun için üç koldan çalışıyoruz. Avrupa Yatırım Bankası, KOSGEB'le çalışıyoruz, Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğüyle çalışıyoruz.

Mesela KOSGEB bize ne dedi biliyor musunuz? Bizim 10 tane destek planımız var. Sizin talebiniz bunların hiçbirine uymuyor. Ama burada bir devlet iradesi var. 11'inci destek çerçevesinde siz yazın. Bize verin. Bakalım, biz onu yapabiliyor muyuz? Oradan uğraşalım. Kolay olmuyor yani. Karara bağlanmış bir şey yok. Önce parayı bulmak gerekiyor. Net bir şey var ki, bu işte devlet desteği olmazsa, bu işin yapılabilir bir tarafı yok” sözleriyle konuşmasını noktaladı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ, EXPOMARİTT EXPOSHIPPING'TE BİRİKİMİNİ ORTAYA KOYDU

2 - 5 Nisan 2019 tarihleri arasında Deniz Ticaret Odası'nın organizasyonunu üstlendiği Exposhipping Expomaritt 15. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı Tuzla Viaport Marina'da gerçekleşti. Fuar yurt içi ve yurt dışından denizcilik paydaşlarını bir araya getirirken, fuar kapsamında çok sayıda etkinlik ve panel düzenlendi.

Fuar kapılarını çok sayıda denizcilik sektörü temsilcisinin katıldığı bir törenle açtı. Törende, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve Şadan Kaptanoğlu, Gemi, Yat ve Hizmetleri Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, UBM Genel Müdürü Atilla Marangozoğlu da hazır bulundu.

"TÜRK ARMATÖRLERİNİN BUHARLI GEMİLERİ" İSİMLİ SERGİ SANATSEVERLERLE BULUŞTU

11 Nisan 2019 Perşembe akşamı, DTO Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve beraberindeki heyet, karikatürist ve ressam Haslet Soyöz'ün "Türk Armatörlerinin Buharlı Gemileri" adlı yağlı boya çalışmalarından oluşan resim sergisini gezdi.

ÇEVRE, KIYI ALAN YÖNETİMİ VE SIFIR ATIK ÇALIŞTAYI

14-15 Nisan 2019 tarihlerinde Çevre ve Turizm Bakanlığı'nın himayesinde

DTO ev sahipliğinde Muğla'nın Dalaman ilçesinde Çevre, Kıyı Alan Yönetimi ve Sıfır Atık Çalıştayı düzenlendi. Çalıştaya Tamer Kıran ve yönetim kurulu üyeleri de katıldı. Çalıştaya, Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar da katıldı.

SIFIR ATIK MAVİ PROJESİ SERTİFİKA TÖRENİ DÜZENLENDİ

15 Nisan 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun katılımıyla Muğla Göcek Süleyman Şatır Anadolu Lisesi'nde Sıfır Atık Mavi Projesi Sertifika Töreni düzenlendi.

6. MARE FORUM İSTANBUL DÜNYA DENİZCİLERİNİ BİR ARAYA GETİRDİ

15 Nisan 2019 pazartesi günü İstanbul'da, Başkan Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve çalışma arkadaşları, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin bir önceki Başkanı Binali Yıldırım ve IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in de katıldığı GİSBİR'in ev sahipliğinde 6. kez düzenlenen Mare Forum İstanbul'da dünya denizcileriyle bir araya geldi.

BİNALİ YILDIRIM VE KITACK LIM DTO'YU ZİYARET ETTİ

Yine 15 Nisan pazartesi günü Mare Forum İstanbul'un ardından, Binali Yıldırım ve Kitack Lim, DTO'yu ziyaret etti. Binali Yıldırım ve Kitack Lim DTO yönetim kurulu üyeleri ile bir araya geldi.

TÜRK DENİZCİLİĞİNE BAKIŞ PROGRAMI BU KEZ MARMARİS'TE GERÇEKLEŞTİ

17 Nisan 2019 çarşamba günü, DTO Başkanı Tamer Kıran, Marmaris'te

Habertürk TV'nin "Bakış" adlı programında denizcilik sektörü ile ilgili konulara dikkat çekti. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şube Başkanı Halil Bağlı ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker'in de katıldığı programda Tamer Kıran, denizciliğin ülke ekonomisine katkısının önemine değindi, denizciliğin desteklenmesi gerektiğinin altını çizdi.

MARMARİS-FETHİYE ŞUBE ZİYARETLERİ

17, 18, 19 Nisan 2019 günlerinde DTO Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları şube Fethiye ve Marmaris üyeleriyle buluşmak için, Başkan Tamer Kıran'ın öncülüğünde Ege Bölgesi'ne çıkarma yaptı.

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran ve Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Marmaris Liman Başkanlığı'nı ziyaret etti. SCWT eğitimi alan ve sınav olacak gemi adamları ilgili yerinde bilgi aldı. Üç günlük ziyaretin ikinci günü 18 Nisan'da ise, Başkan Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, Marmaris Şubesi üyeleriyle toplantı yaptı.

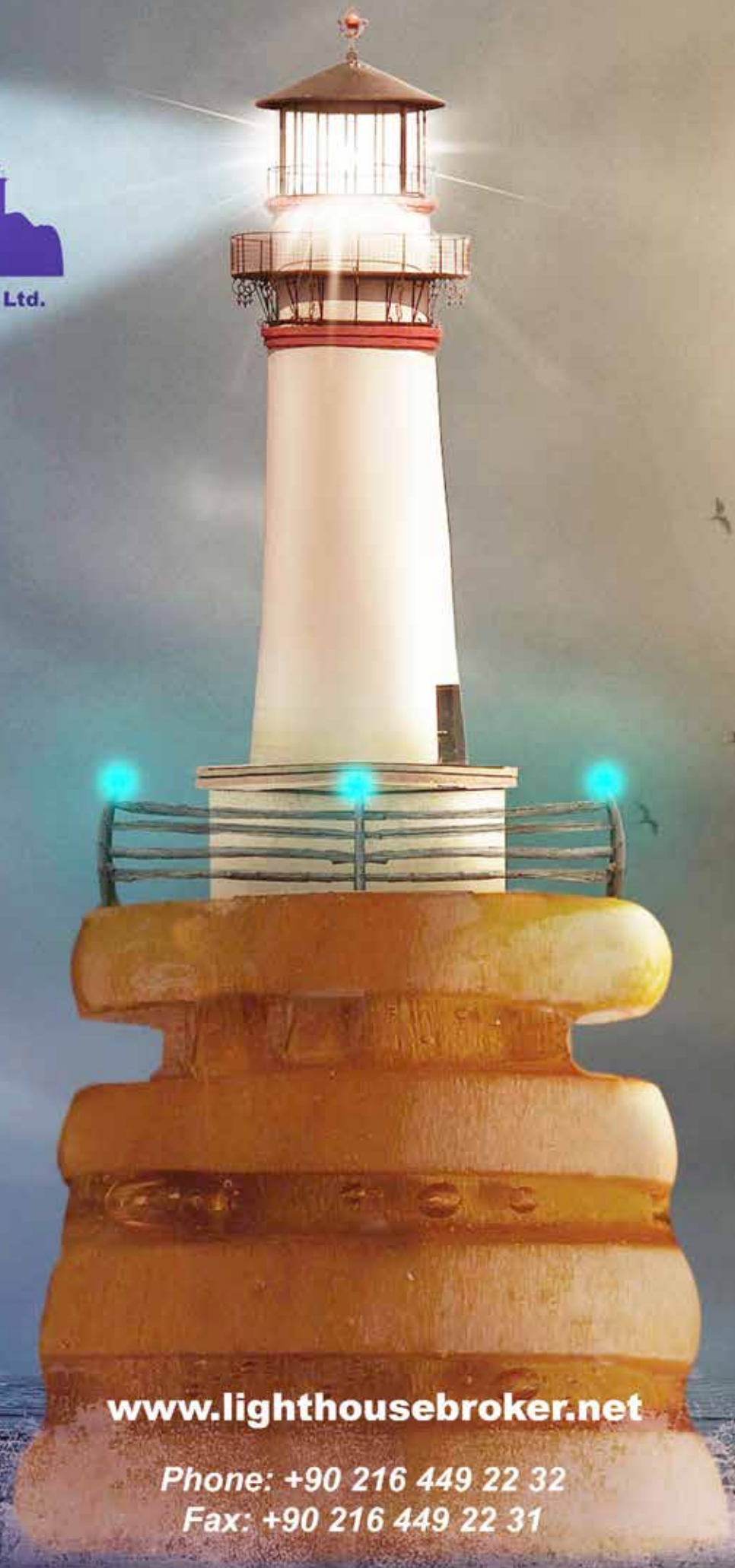
Toplantının ardından ise, Bozburun Tavşan Bükü Çekek Yeri ziyaret edildi ve incelemelerde bulunuldu. Başkan Tamer Kıran Fethiye üyeleri ile de bir araya gelerek üyelerin sorunlarını dinledi.

GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERİ

24 Nisan Çarşamba günü, odamızın meclis salonunda "Landing Kart Uygulamaları ve Süreçleri" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Semineri düzenlendi.



Lighthouse Ship Brokers Ltd.



www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

Shipbrokers & Consultants since 2006



ONURSAN



SPIROMATIC 90U is an entry level breathing apparatus (SCBA) for fire fighting, excellent for industrial and maritime environments.

Spiromatic 90U is built upon the proven and reliable S-facemask/breathing valve and plug-in regulator, delivering Interspiro performance at a competitive price.



INTERSPIRO

Breathing Experience Since 1920



A : Icmeler, Rauf Orbay Caddesi, Guldere Sokak No:8 Tuzla / Istanbul / TURKEY
T : +90 216 395 82 27 F : +90 216 395 04 60

www.onursan.net | onursan@onursan.net

**Denizlerimiz
bize emanet.**

Yıllardır... 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



BİNALİ YILDIRIM VE KITACK LIM'DEN DTO'YA ORTAK ZİYARET

6. Mare Forum 2019 İstanbul için GİSBİR'in daveti üzerine ülkemize gelen IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, Deniz Ticaret Odası'na da bir ziyarette bulundu. Ziyarete Kitack Lim'e denizcilerin efsane Ulaştırma Bakanı, eski TBMM Başbakanı Binali Yıldırım da eşlik etti.



IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ve TBMM Önceki Başkanı Binali Yıldırım, Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki Genel Merkez binasında Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından ağırlandı.

Ziyarete Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ve yönetim kurulu üyeleri hazır bulundu. Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Kitack Lim ile dostane havada geçen buluşmada heyet denizciliğin uluslararası sorunları ve güncel durum üzerine görüş alışverişinde bulundu.

Ziyaret sebebi ile Tamer Kıran tarafından Kitack Lim'e anı objesi takdim edildi.

KITACK LIM: "TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ BÜYÜK GELİŞİM GÖSTERDİĞİ VE HER YIL BÜYÜDÜĞÜ İÇİN TEBRİK EDERİM"

Ziyaret kapsamında bir açıklama yapan IMO Genel Sekreteri Kitack Lim şunları söyledi: "Türkiye'ye ve aktif olarak IMO çalışmalarına katkı sağlayan Deniz Ticaret Odası'na konuşmak üzere geldiğim için çok mutluyum.

Türk denizcilik sektörü ve Deniz Ticaret Odası her yıl artarak IMO çalışmalarına katkı sağlamaya devam ediyor.

Türk denizcilik sektörünü büyük gelişim gösterdiği ve her yıl büyüdüğü için tebrik ederim. Mare Forum'da tüm katılımcılar istekli ve motiveydi, bu nedenle büyüme için büyük bir potansiyel görüyorum."

"TÜRK DENİZCİLERİNİN NELER YAPTIĞINI GÖSTERMİŞ OLDUK"

Deniz Ticaret Odası'na teşekkür eden Binali Yıldırım ziyaret kapsamında yaptığı açıklamada, "IMO Genel Sekreteri değerli dostum Kitack Lim'in ülkemize teşekkür etmesi, ülkemiz açısından Deniz Ticaret Odamız, denizcilik camiamız açısından çok önemli ve değerli bir katkıdır. Kendisine bu vesile ile teşekkür ediyorum. Bu etkinlik dolayısıyla Sayın Genel Sekreter Türkiye'nin denizcilik açısından potansiyelini, Deniz Ticaret Odası'nın Türk denizciliği anlamında neler yaptığını detaylı olarak görme fırsatı buldu. Biz de bu vesile ile iki üniversite arkadaşı olarak bir araya geldik" sözleriyle IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in Türkiye ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

GÜCÜ DENİZLERİN ÖTESİNDE

Yurt içi ve yurt dışı distribütör ağıyla dünyanın her noktasına ulaşabilen Alpet Madeni Yağları, tüm ihtiyaçları karşılayan geniş ürün yelpazesi ile denizcilik sektörüne 7/24 hizmet sunmaktadır. Türkiye'nin her limanında yağ ikmal yapma kabiliyetinin yanı sıra; barge hizmeti ile Ahırkapı Demir Mevkiinde günün her saatinde denizde yağ ikmal operasyonları gerçekleştirmektedir.

Siz de geminizin sorunsuz ve zamanında hedefine ulaşması için, Alpet Madeni Yağları'nın fark yaratan marine ikmal hizmetini seçin.

Alpet Lubricants, is able to achieve every point of world with its domestic and overseas distributor network, provides service to maritime sector 24/7 with its wide range of products. In addition to its ability to supply lubricants in each port of Turkey; Alpet Lubricants executes marine oil supply operations in Ahırkapı Anchorage Area at any time of the day and night with barge.

For a problem free and on time transportation to destination, choose Alpet Lubricants distinctive maritime supply service for your ship.



DTO'NUN DÜZENLEDİĞİ SIFIR ATIK ÇALIŞTAYI'NA ÇOK SAYIDA İDARİ TEMSİLCİ KATILDI

Muğla'nın Dalaman ilçesinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından Çevre, Kıyı Alan Yönetimi, Sıfır Atık Çalıştayı düzenlendi. DTO Başkanı Tamer Kıran'ın açılış konuşmasını yaptığı çalıştaya Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar da katıldı.

Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen çalıştaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar, DTO Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Muğla Valisi Esengül Civelek, Muğla Milletvekili Yelda Erol Gökcan, Dalaman Kaymakamı Ali Gündoğan, Ortaca Kaymakamı Oktay Erdoğan, Ula, Köyceğiz, Dalaman, Ortaca ve Seydikemer Belediye Başkanları, bakanlık yetkilileri ve denizciler katıldı. Tamer Kıran yaptığı konuşmada, "Denizin ve denizciliğin uluslararası özelliği, deniz çevresini ilgilendiren faktörlerin küresel etkileri bu konuya yönelik norm ve tekniklerin uluslararası standartlara uygun şekilde ve kapsayıcı nitelikte olmasını gerektirmektedir.

Bugün icra edeceğimiz çalıştayımızın konularından biri olan Çevre Kanunumuzda süreç içerisinde büyük ölçüde tabii olduğumuz uluslararası müktesebata tabii uygun hale getirilmiştir. Bununla birlikte çevre kanunumuzda yer alan deniz çevresine yönelik ceza kriterleri uluslararası normlara uygun, adil ve uygulanabilir bir sisteme dönüştürülmesi konusunda bakanlığımızın ilgili kurum ve kuruluşlarla odamızın işbirliği içinde sürdürdüğü çalışmalar umut vericidir.

Tamer Kıran gemi kaynaklı deniz kirliliğine uygulanan cezalara da değinerek şunları söyledi: "Bizler denizcilik sektörü olarak 'kirleten öder' prensibine kesinlikle katılıyoruz. Lütfen burada başka bir düşüncede olduğumuzu lütfen kimse düşünmesin. Kirleten kirlettiği kadar ödemeli.



Bu prensibin daha adil olması için, kirleten verdiği zararla orantılı oranda öder olarak değiştirilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Şadan Kaptanoğlu ise, "Biz Deniz Ticaret Odası olduğumuz için, bizim üyelerimizin her işi denizle olduğu için dolayısıyla daha da büyük bir sorumluluk ortaya çıkmakta.

Bu ülke, bu güzel varlık, denizlerimiz sadece bizim için değil, çocuklarımız için korunması gerekir. Aynı zamanda ekonomik olarak da çok önemli denizlerimiz, bunlarla birlikte denizleri korumak gerekiyor. Dolayısıyla bu dengeyi sağlayabilmek, herkesin bu konuları açıkça konuşabileceği ortamlar yaratmak bizim görevimiz" ifadeleriyle organizasyonun ele aldığı konulara değindi

Çalıştay kapsamında konuşma yapan Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar ise şunları söyledi: "Bir litre, 100 litre ve bin litrede olsa denizi kirleten cezasının ağır olması gerektiğini düşünüyorum. Foça'daki olayda gece yarısı bütün tanker denize boşaltılmış. Amerikan unsurlarıyla saniye saniye kirliliği 24 saat uydudan izledik ve gemiyi öyle tespit ettik. Bunun için 2 bin dolar para verdik. Son teknolojiyi

kullanarak cezayı öyle yazdık. Sıkıntılar varsa bunları düzeltmeye hazırız. Bir şeyi unutmamalıyız. Türkiye Büyük Millet Meclisi milletvekillerine teşekkür ediyorum. Çevre Kanunu oy birliğiyle geçti. Bütün partiler bize destek verdi. Ama bir şey gördük. Her hangi bir cezanın azaltılmasını talep ettiğimizde bütün partiler karşı çıkıyor. Cezaları düşürmek çok kolay değil. Onunla ilgili size teminat veremem.

Çevre cezalarının düşürülmesine meclisimiz karşı çıkıyor. Biz bunu çok iyi biliyoruz. Tüm vekiller ile tek tek görüşülüp ikna edilmesi gerekiyor.

Yazdığımız cezalar konusunda herkes bizi haklı bulmuştur. Vekillerimize ve yargı mensuplarına huzurlarınızda teşekkür ediyorum. Çevre meselesi orta bir meseledir ve siyaset üstüdür. Aynı havayı soluyoruz, aynı suyu içiyoruz."

Muğla Valisi Esengül Civelek ise Muğla'nın tarihi ve kültürel değerleri, eşsiz doğal güzellikleri, 1480 kilometre uzunluğundaki dantel gibi işlenmiş girintili çıkıntılı kıyıları, koyları, körfezleri, yüzölçümünün yüzde 70'ini oluşturan ormanları ile turizm merkezi ve turizmde marka bir kent olduğunu söyledi.

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

MARMARIS'TE "TÜRK DENİZCİLİĞİNE BAKIŞ" PANELİ

Her ay Deniz Ticaret Odası şubelerinin ev sahipliğinde düzenlenen "Türk Denizciliğine Bakış Paneli" bu ay Marmaris'te yapıldı. Panelde yat ve deniz turizmine yönelik 2019 beklentileri, yasal düzenlemeler, sektördeki istihdam ele alındı.

Marmaris Netsel Marina'da düzenlenen "Türk Denizciliğine Bakış" paneli sektörün uzman isimleri ve denizcilerini bir araya getirdi. Habertürk TV'den Noyan Doğan'ın moderatörlüğünde gerçekleşen panelin konuşmacıları arasında Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker yer aldı.

Yat bağlama ve çekek yeri kapasitesi ile Türkiye genelinin yüzde 13'ünü karşılayan Marmaris'te gerçekleşen panelde konuşan Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, "Denizciliğin ekonomideki değeri 17.5 milyar dolar. Denizciliğin ve turizmin ortak noktası deniz turizmi. Deniz turizmi sezonda 7/24 emek yoğun işlev yerine getiriyor. 1 milyon kişi/ gece konaklama ve 100 bin misafire ulaştı. Bu sektör turizmden yüzde 20 pay alıyor. Turizmde yatak sayısına bakıldığında yoğunluk denize kıyısı olan bölgelerde görülüyor. Sigorta mevzuatı turizm yönetmeliğine göre düzenleniyor ve mevzuat mal varlığına göre oluşturuluyor. Fakat teknelerin çevreye verdiği zarar çok yüksek olabilir. Riski dağıtarak güvence altına almalıyız. Türk P&I maliyetleri oldukça düşürdü. Denizlerdeki sivil can güvenliği açısından mevzuatı düzenleyip mayıs ayı içerisinde sonlandırmayı planlıyoruz. Sektör ve sigorta şirketleri buna hazır" dedi.

DENİZ TURİZMİNİN ÖNEMİ

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise, "Cari açık sorunu yaşayan ülkelerde yabancı paraya dayalı her türlü gelir önemlidir



ve ekonomiye büyük katkısı olur. Deniz turizmi de bu anlamda önemli bir gelir kaynağıdır. 10 bin üyeye sahibiz, hatırı sayılır sayıda üyemiz fiilen deniz turizmiyle ilgileniyor. Denizcilikte deniz taşımacılığı yüzde 35 ile birinci, gemi inşa ve tamir bakım sektörü yüzde 25 ile ikinci, limanlar yüzde 17 payla üçüncü sırada. Deniz turizmi bu sektörlerden sonra geliyor. Deniz olmazsa turist gelmez, denizcilik desteklenmeli. Sigorta maliyet değildir.

Bütün üyelerimize konuya böyle yaklaşmalarını ve bu imkânı değerlendirmelerini tavsiye ediyorum. Potansiyelimiz yüksek, deniz turizminin turizm gelirleri içindeki payını daha yukarıya çekebiliriz... 3.650 tekne kapasitesi ile güney Ege'nin en büyük ve modern yat limanına sahip ve Türkiye'nin lokomotif limanlarından biri Marmaris'tir" dedi. Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı "Marmaris olarak sezona hazırız, tüm tekneler, yatlar hazırlıklarını tamamladı. Son 3 yıla baktığımızda

rezervasyonlarda ciddi artış var. Talep yüksek. Mavi tur teknelerinde rezervasyonlar ciddi rakamlara ulaştı" diye konuştu.

Yat sektöründe sigorta konusuna değinen Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker ise, "Turizm sezonu açıldı, ancak tekneler doğru teminatlarla sigortalanmıyor. Teknelere binen yerli ya da yabancı turistler korunmuyor. 61 marina, 25 bin yat bağlama kapasitesine sahip Türkiye'nin, turizm başkentleri sayılan Antalya, Bodrum, Marmaris gibi önemli merkezlerde faaliyet gösteren yaklaşık 2 bin 500 gezi teknesi ve guletin yüzde 95'i denizlerde teminatsız yol alıyor. Yaklaşık 3.5 milyon turist sigortasız koşullarda denizlere açılıyor.

Özellikle Marmaris gibi dünya turizminin ilgisini çeken lokasyonlarda gerek risklerin ortadan kaldırılması gerekse güvenli denizcilik ve yolcu güvenliği, uluslararası platformlarda ciddi bir öneme sahip" dedi.

GÖCEK'TE SIFIR MAVİ ATIK PROJESİ



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı ve TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve beraberindeki heyet, Muğla Göcek Süleyman Şatır Anadolu Lisesi'nde TURMEPA ve DTO işbirliğiyle düzenlenen Sıfır Atık Mavi Projesi Sertifika Töreni'ne katıldı.

Göcek Süleyman Şatır Anadolu Lisesi'nde İnce Ahmet Nazif Zorlu İlköğretim Okulu, Yusuf İzzet Gökçe İlkokulu, Göcek Deniz Temiz İlk ve Ortaokulu, Mustafa Kemal Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'sinden yaklaşık 660 öğrencinin katılımıyla gerçekleştirilen törene Muğla İl Milli Eğitim Müdürü Pervin Töre, Dalaman Kaymakamı Ali Gündoğan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdür Yardımcısı Banu Behram Kuran ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun yanı sıra Göcek Milli Eğitim Müdürlüğü, Deniz Ticaret Odası, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve TURMEPA yetkilileri katıldı.

Sertifika töreni öncesi öğrencilerin kendi okullarında öğretmenleri gözetiminde atıklarla gerçekleştirdikleri sanat ve bilim projelerinin sergilendiği alanı dolaşan heyetin temasları ardından törene geçildi.

Ülke genelinde Sıfır Atık Projesi'nin uygulanmasının önemini anlatan Kaptanoğlu, "Kadın eli değen her şey birden değişiyor. Bu vesileyle Sayın Emine Erdoğan Hanımefendi'ye Sıfır Atık Projesi'ni himayesine aldığı ve Bakanlığımıza da kararlılıkla projeyi yürüttüğü için bir Türk vatandaşı ve bir anne olarak çocuklarım adına çok teşekkür ediyorum" diye konuştu. Daha sonra TURMEPA'nın son 3 yılda Sıfır Atık konusunda verdiği eğitim rakamlarını paylaşan Kaptanoğlu, "TURMEPA 2017-2018 eğitim öğretim yılında öğretmen ve öğrencilerden oluşan 21 bin kişiye Sıfır Atık eğitimlerini ulaştırdı. Bu yıl da yine öğrenci ve öğretmenlerden oluşan 11 bin 500 kişiye ulaştık. Eğitimlerimiz devam ediyor, bu sayı yükselecek" açıklamasında bulundu.



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 Giptaş Sanayi Sitesi A Blok No.16

Tuzla, 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TAMER KIRAN'DAN 23 NİSAN MESAJI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, bu sene TBMM açılışın 99. yılını kutladığımız 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı için bir mesaj yayınladı.

DTO Başkanı Tamer Kıran'ın yayınladığı mesaj şu şekilde: "Dünya'da ilk ve tek çocuk bayramı olma özelliğini taşıyan 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı başka örneği olmayan anlamlı bir gün olarak sevgili çocuklarımıza armağan edilmiştir.

Geleceğimiz olan çocuklarımız ortak değerlerimiz için umut ve güven kaynağıdır. Tıpkı bizler gibi evlatlarımızın ve kendilerinden sonra gelecek olan nesillerin de mutlu ve umutlu olabilmesi için büyük sorumluluklar üstlenmeleri gerektiğini düşünüyor ve bunu başarabileceklerine inanıyorum. Biliyorum ki yarınlarımız emin ellerdedir...

Zamanın imkânsızlıkları ve yokluğa rağmen milletimizin sağlam ve yıkılmaz iradesinin ve azminin göstergesi olan meclisimizin açıldığı 23 Nisan 1920 tarihi, bizim için pek çok açıdan önemli bir dönüm noktasıdır.

Hem Cumhuriyetimizin temellerinin atıldığı hem de bugünün küçükleri yarının büyükleri çocuklarımız için bir şenlik olan bu özel ve anlamlı günü bizlere hediye eden başta Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e, tüm şehit ve gazilerimize şükran ve minnet duygularımızı bir kez daha yineliyorum.

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramımız kutlu olsun."



VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI

TURGUT KAPTANOĞLU TOPRAĞA VERİLDİ

Denizcilik camiasının ve Kaptanoğlu ailesinin önemli isimlerinden, İMEAK Deniz Ticaret Odası Eski Meclis Üyesi Turgut Kaptanoğlu toprağa verildi.

Merhum Turgut Kaptanoğlu'nun cenazesi 28 Nisan 2019 Pazar günü Zincirlikuyu Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi. Merhum Turgut Kaptanoğlu'nun cenazesi büyük bir kalabalık tarafından uğurlandı. Kaptanoğlu ailesinin başta Gündüz Kaptanoğlu, Cengiz Kaptanoğlu, Şadan Kaptanoğlu olmak üzere bir bütün olarak katıldığı cenaze törenine Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve DTO yönetimi, denizcilik sektörünün önde gelen STK başkan ve üyeleri ile sektörün önde gelen temsilcileri katıldı.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Turgut Kaptanoğlu'na Allah'tan rahmet, başta Kaptanoğlu ailesi olmak üzere yakınlarına ve sevdiklerine başsağlığı diliyoruz.



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACİL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACİL MÜDAHALE PLAN HAZIRLAMA
- PETROL KİRLİLİĞİ MÜDAHALE EĞİTİMLERİ
- PETROL KİRLİLİĞİ TATBİKATLARI
- SU ALTI ÇALIŞMALARI
- GEMİLERDEN ATIK ALIM
- ÇÖP VE PETROL TOPLAMA GEMİ İNŞAA
- PETROL KİRLİLİKLERİNE MÜDAHALE VE TEMİZLİK

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

Adres: Mühürhan Cad. Çoğlar Hn. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel: +90 212 243 48 82
Faks: +90 212 243 48 89
GSM: +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail: info@marticevre.com.tr



DENİZCİLİK SEKTÖRÜ, EXPOMARITT EXPOSHIPPING'DE BİRİKİMİNİ ORTAYA KOYDU

Deniz Ticaret Odası'nın organizasyonunu üstlendiği Exposhipping Expomaritt 15. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı Tuzla Viaport Marina'da gerçekleşti. Fuar yurt içi ve yurt dışından denizcilik paydaşlarını bir araya getirirken, fuar kapsamında çok sayıda etkinlik ve panel düzenlendi.



Fuar kapılarını çok sayıda denizcilik sektörü temsilcisinin katıldığı bir törenle açtı. Törende, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve Şadan Kaptanoğlu, Gemi, Yat ve Hizmetleri Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, UBM Genel Müdürü Atilla Marangozlu da hazır bulundu.

Fuarda armatörlük, gemi işletmeciliği, gemi kiralama, gemi alım-satımı, yeni gemi inşa-bakım-onarımı, konteyner taşımacılığı, lojistik hizmetleri ile ilgilenen firmalar ürün ve hizmetlerini sergileme fırsatı yakaladı. Fuar

aynı zamanda gemi inşa yan sanayi firmalarını, bankacılık, finans, sigortacılık, eğitim kurumlarını ulusal ve uluslararası önemli firmaları, öncü markaları aynı çatı altında bir araya getirdi.

Tamer Kıran fuarın açılışı kapsamında yaptığı konuşmada, "Expomaritt Exposhipping İstanbul sadece ulusal denizciliğimiz açısından değil dünya denizciliği içerisindeki denizcilik sektörünün tüm paydaşlarını tek bir çatı altında toplayarak ulusal ve uluslararası güçlü işbirliklerine zemin hazırlayan ve meydana gelen son gelişmelerin yakından takip edilmesine olanak sağlayan çok önemli bir fuar etkinliğidir" vurgusu yaptı.

Fuarın ikinci gününde yapılan ilk

panelde Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, "Dünyada ve Türkiye'de denizcilik sektörünün durumu" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Düzgüt, İngilizce olarak yaptığı sunumda son zamanlarda global anlamda yaşanan gelişmelerin denizcilik sektörüne etkilerinden bahsetti.

Düzgüt'e panelde Panama Denizcilik İdaresi'nden Fernando A. Solorzano ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı Simon Bennett eşlik etti. Yine fuarın ikinci gününde GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Karahalli Özdemir "21. Yüzyıl'a Uygun Bir Gemi İnşa Sanayi" panelinde konuşma yaptı.

Fuarın ikinci günü panellerle devam ederken, Seatrade tarafından düzenlenen Global Maritime Summit etkinliğine, 2020 yılında yakıtların kükürt içeriğinin yüzde 0,5 ile sınırlandırılması uygulamasının yürürlüğe girecek olması damgasını vurdu. BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) Gelecek Dönem Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu moderatörlüğünde yapılan panelde, geçiş sürecinin zorluğu ve maliyetlerin halen belli olmamasına dair endişeler dile getirilirken, "Eğer şimdi hareket etmez isek, yarın çok geç olabilir" mesajı verildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı Simon Bennet, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Üyesi Cihan Ergenç ve Marlow Navigation



Tamer Kıran

Türkiye Direktörü Diederik Legger panelde konuşmacı olarak yer aldı.

Etkinlikte, 2017 yılında yürürlüğe giren Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi ve 2020 yılında yakıtların kükürt içeriğinin yüzde 0,5 ile sınırlandırılması uygulamasının yürürlüğe girmesinin getireceği mali sıkıntılar ve uyum süreçlerinin zorluğu ele alındı. Panel, Exposhipping Expomaritt İstanbul katılımcı ve ziyaretçileri tarafından ilgiyle takip edildi.

“GÜÇLERİ BİRLEŞTİRİN”

İlk sözü alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, “2020 yılında başlayacak sülfür sınırlaması var, Balast Anlaşması geliyor, ticaret savaşları, Brexit, ticaret şablonlarındaki değişimler ve enerji rönesansı gibi pek çok konu var.

Geçmişte hiçbir zaman böyle ard arda baskılarla karşılaşmamıştık” dedi. Çakır, “Yatırımlarınızı koruyun, stabil kalın. Sağlam ticari ilişkiler geliştirin ve risklerden kaçının. İşbirliği yaparak güçlerinizi birleştirin” açıklamasını yaptı.

ŞADAN KAPTANOĞLU: “GEMİ SAHİPLERİ BÜTÜN FATURALARI ÖDER”

Denizcilik sektörünü bilmeyenlerin, sektörün çevreci olmadığını düşündüğünü belirten Moderatör Şadan Kaptanoğlu, bunun doğru olmadığını, gemi inşa sanayinin en çok regülasyona tabi sektör olduğunu belirtti. 2020 yılında yürürlüğe girecek yakıtlardaki sülfür miktarının sınırlandırılması sürecinin kolay olmayacağını ifade eden Kaptanoğlu, mesleğe başlarken babasının verdiği ‘Gemi sahipleri bütün



Recep Düzgüt

faturaları öder. Bunu baştan kabul etmelisin’ öğüdüne atıfta bulundu ve “Elimizden gelenin en iyisini ve ev ödevlerimizi yapmamız gerekiyor” dedi.

CİHAN ERGENÇ “GEÇİŞ DÖNEMİ İSTİYORUZ”

Sülfür sınırlaması konusunun sektörde çok büyük soru işareti yarattığını söyleyen Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Üyesi Cihan Ergenç, “Dünyayı korumak için gerekeni yapmak zorundayız. Eğer dünya 0,5’lik düşük sülfürlü İFO yakıt kullanırsa, biz de bu kararları uygulamak zorundayız. Pazarda fiyat ne olursa olsun, üzerimize düşeni yapmak istiyoruz, ama bunun için geçiş dönemi istiyoruz.” dedi. Ergenç, balast suyu uygulaması ile ilgili eğitim çalışmalarının önemine vurgu yaptı ve uzmanların bile bu alanda zorlandığını belirtti.

“GEMİ SAHİPLERİ ELİMİZDEKİ DURUMLA BAŞA ÇIKMAYA ÇALIŞIYORLAR”

Exposhipping Expomaritt İstanbul kapsamında düzenlenen panelde konuşmasına gemi sahibi değil bürokrat olduğunu belirterek başlayan Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı Simon Bennet, “Benim gözlemim şu, gemi sahipleri elimizdeki durumla başa çıkmaya çalışıyorlar. 2008 yılına geri dönelemeyeceğinin ve yeni normalin bu olduğunun farkındalar. 2020 yılındaki sülfür sınırlaması ve balast suyu





Şadan Kaptanoğlu - Salih Zeki Çakır

konuları çok önemli ama, hala fiyatlar ne olacak bilmiyoruz. IMO, sektörün emisyonunu yüzde 50 azaltmak gibi iddialı bir hedef belirledi." dedi. Balast suyu konusundaki endişeleri ele alan Marlow Navigation Türkiye Direktörü Diederik Leggeise, yöneticilerin bütçe hazırlaması gerektiğini söyledi ve uzun dönemde müşterilerini desteklemeleri gerektiğini belirtti.

Fuarın üçüncü gününde yine Türk ve dünya denizcilik sektörü paydaşları düzenlenen panellerde bir araya geldiler. Uzmar CEO'su Noyan Altuğ, Sanmar AR-GE ve Yeni İnşa Müdürü Tamer Geçkin, London Offshore Consultants Danışmanı Deniz Genoğlu düzenlenen panelde, "Römorkör sektörünün son trendleri ve pazar görünümü, deniz

operasyonlarında römorkör kullanımının artırılması, yeni tasarımlar ve gelişmeler, otonom römorkörler ve tahrik sistemleri seçimleri" konusunda görüşlerini bildirdiler.

Fuarın üçüncü gününde düzenlenen bir başka panelin konusu ise IMO'nun uygulama zorunluluğu getirdiği çevre regülasyonlarıydı. Panelde Esko Yönetim Müdürü Erhan Esinduy, Pacific Green Marine Technologies Teknik Müdürü Ken McClelland, Man Diesel Bölgesel Satış Müdürü Jørgen Vedsted, ABS Baş Mühendisi Antony Vourdachas çevre regülasyonları çerçevesinde pek çok konuda görüşlerini bildirdiler. Panelde 1 Ocak 2020'de IMO'nun uygulamaya koyacağı regülasyonların teknik zorlukları ve sektörün buna hazır

olup olmadığına yanı sıra, scrubber teknolojisindeki son gelişmeler, LNG'nin geleceği ve alternatif yakıt tipleri konuşuldu. Bu panelin arkasından Türkiye'nin gemi geri dönüşüm sanayindeki konumunun konuşulduğu bir panel tertip edildi. Panelde Uluslararası Gemi Geri Dönüşüm Birliği Direktörü Reinoud Pijpers ve Işıksan Dış Ticaret Müdürü Soner Sarı birer sunum gerçekleştirdi.

Fuarın üçüncü günü gerçekleşen "Büyüyen Deniz Gücü" panelinde ise "Türkiye'de denizcilik sanayinin gelişimi", "Türk Deniz Ticaret Filosu'nun geleceği", "Gelişmekte olan bir liman olarak Türkiye", "Denizcilik eğitimi ve uygulamaları" alanında konularında interaktif tartışmalar gerçekleştirildi. Fuardaki bu panelin moderatörlüğünü DTO Başkanı Tamer Kiran yaparken, Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu, Avukat Nazlı Selek, Ekonomist Harun Şişman Yazıcı, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Harun Şişmanyazıcı panelist olarak yer aldılar.

Tamer Kiran panelin ele aldığı konulara değindiği konuşmasında, "Deniz gücü büyüyor mu, büyüyor gibi mi yapıyoruz. Onları bir anlamaya çalışacağız. İşin teknoloji boyutunu kadın boyutunu konuşacağız" ifadelerine yer verdi. Panelin ardından başta Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran olmak üzere Deniz Ticaret Odası yönetimi ve temsilcileri fuara katılım gösteren firmaların stantlarına tek tek uğrayarak üyelerle sohbet etti.

EXPOSHIPPING YAPILAN ETKİNLİKLERLE DE GÖZ DOLDURDU

Dört gün süren fuar boyunca da pek çok etkinlik tertiplendi. Exposhipping Expomaritt İstanbul 15. Uluslararası Denizcilik Fuarında yerini alan ONURSAN, müşterilerini ve yakın dostlarını özel bir davetle ağırladı.

Yangın söndürme sistemlerinden cansalına; filika servisinden yük testine kadar denizcilik sektörünün çok farklı alanlarında hizmet veren ONURSAN, Exposhipping Expomaritt İstanbul



15. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı kapsamında ONURSAN'ın Exposhipping 2019'da yer alan standında gerçekleşen etkinlikle konukları, firmanın kurucusu Yılmaz Onur ağırladı.

ONURSAN'ın müşterileri ve yakın dostları davette hazır bulunurken, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da etkinliği ziyaret ederek uzun süre katılımcılarla sohbet etti.

Fuarın ilgi çeken stantlarından biri de AVS standı oldu. Mini bir AVS sokağının kurulduğu fuar alanında katılımcılara çiğ köfte ve nohut pilav gibi sokak lezzetleri ikram edildi. AVS standında yapılan zeybek gösterisi ise fuar katılımcılarının ilgisi ile karşılandı. Aynı gün ESKO Marine standında gerçekleşen canlı müzik gösterisi de fuara katılanlardan büyük ilgi gördü. Esko Marine yöneticileri Adem Kocadağ ve Erhan



Esinduy standı ziyaret edenlerle bizzat ilgilendi. Exposhipping 2019'a katılan firmalardan Mardin Shipping, ilk günün akşamında Viaport Marina The North Shield'te "özel" bir davet düzenledi. AVS'nin de özel bir etkinlik tertip ettiği The North Shield'te, düzenlenen eğlencede Mardin Denizcilik, Mardin Enerji ve Mardin Gemi İkmal ve Donatım Hizmetleri Yönetim Kurulu Başkanı Nalan Bozdoğan'ın ağırladığı konuklar gece boyunca neşeli anlar yaşadılar. Fuar boyunca Dyo, Anka Denizcilik stantları da eğlenceleri

dakikalara sahne olurken Nippon Paint fuarda "Suşi Partisi" tertipledi. Dünya çapında prestijli boya markası Jotun ise fuarda; buzlu denizlerde seyir aktivitesi olan gemiler için özel olarak geliştirilmiş Marathon IQ2, deniz ticaretinde yük taşıma esnekliğine yeni bir soluk getiren Tankguard Flexline, onboard bakımı teknoloji ile birleştiren Sea Stock Management sistemi ve büyük veri kullanarak boya optimizasyonu sağlayan Jotun Voyager teknolojisinin tanıtımı yaptı.

BIMCO'DA ŞADAN KAPTANOĞLU DÖNEMİ

Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, dünya denizciliğinin en önemli kuruluşları arasındaki Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (BIMCO) Başkanlık görevine 15 Mayıs'ta başlamaya hazırlanıyor.

Denizciliğimize kadın damgası vuran isimlerden Şadan Kaptanoğlu, uluslararası alanda da ülkemizi temsil etmeye hazırlanıyor. Aynı zamanda Deniz Temiz Derneği (TURMEPA) Yönetim Kurulu Başkanı olan Şadan Kaptanoğlu, dünya denizciliğinin en önemli kuruluşu sayılan Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (BIMCO) Başkanlık görevine başlamaya hazırlanıyor. BIMCO'nun şu anda başkanı olan Yunan Anatasios Papagianopoulos, 14 Mayıs'ta görevini Şadan Kaptanoğlu'na devredecek.

2011'de BIMCO'da yönetim kurulu ve icra kurulu üyeliğine seçilen, 2013'te ise İcra Kurulu Başkan Yardımcılığı görevini getirilen Kaptanoğlu, Türkiye'de de önde gelen denizcilik kuruluşlarının yönetiminde bulunuyor. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan



Yardımcısı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi olan Kaptanoğlu,

Lloyd's Register ve Rina'nın Türkiye komitelerinin de başkanlığını yürütüyor.

ZOR YOLLAR AŞILDI ÜYELER YERİNDE ZİYARET EDİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve oda temsilcileri bölgesel ziyaretler kapsamında Marmaris ve Fethiye Bölgesi'nde üyelerle ve bölgenin denizcilik temsilcileriyle bir araya geldi. Deniz Ticaret Odası yönetimi Fethiye ve Marmaris üyelerinin sorunlarını yerinde gözlemlmek için bölgeye adeta çıkarma yaparak ulaşımı zor olan koylarda hizmet veren üyeleri, engebeli yolları aşip yerinde ziyaret etti.



Fethiye ve Marmaris üyeleriyle bir araya gelmek üzere Ege Bölgesi'ne giden İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, ilk olarak Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert ile birlikte, Marmaris Liman Başkanlığı'nı ziyaret etti.

Başkan Tamer Kıran ve Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Marmaris Liman Başkanlığı Gemi Adamları Online Sınav Merkezi'ni de ziyaret ederek çalışanlarla sohbet etti. "1 Milyon Gemi Adamı Projesi" kapsamında ilk kez STCW sınavına girip sertifika alacak denizciler hakkında bilgi alan heyet STCW'de son yaşanan gelişmeleri bölge denizcilik idaresi ile yerinde değerlendirdi.

STCW'YE İVEDİ ÇÖZÜM

Ziyaret kapsamında açıklamalarda bulunan Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, "Bodrum'da yaptığımız toplantıda 5 yılda STCW sözleşmesi gereği yenilenmesi gereken STCW'leri yerinde eğitimle burada yapalım diye bir talep geldi. Fakat biz bunu bir sefere mahsus yapmayı yeterli görmedik ve hemen bir çalışma başlattık. Daha önceki sıkıntı şuydu. Bir soru bankamız vardı. Zabitan sınıfı ile tayfa sınıfı aynı soru bankasından faydalanıyordu. Dolayısıyla başarılı olmak mümkün olmuyordu. Bir ay içerisinde yoğun bir çalışma ile soru bankasını yeniledik. 1300 tane soru hazırladık. Hazırladığımız sorular, günlük hayattaki pratiklere yönelik sorular, teorik sorular değil.

Dolayısıyla bu mesleğin içinde olan birinin rahatlıkla başarılı olabileceği bir seviyeye getirdik, bu sınavı. Bunun ilk uygulamasını da bugün burada Marmaris'te başlatmış oluyoruz" ifadelerini kullandı.

Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da STCW'de yaşanan sorunlar üzerine yaptıkları düzenleyici çalışmalar için Sert'e teşekkür ederken şunları söyledi: "Sayın Genel Müdürümüz çok güzel özetlediler konuyu. Benim ona eklemek istediğim sadece bir teşekkür var. Şöyle ki 6 Mart günü Bodrum'da dile getirdiğimiz, sorun sıkıntı bu 17 Nisan'da Marmaris'te çözülmüş durumda. Ben kendisine, ekibine, Bakanlığımıza çok teşekkür ediyorum. Sektörün sesine kulak verip önemli bir konuyu çözdüğü için..."

Ziyaretin ikinci günü de Marmaris bölgesinde temaslarına devam eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran öncülüğündeki heyet şube ziyaretleri kapsamında üyelerle bir araya geldi. Ziyaretin ikinci gününde artık geleneksel hale gelmiş olan Deniz Ticaret Odası şube ziyareti kahvaltısı tertiplendi.

BAĞLI'DAN YÖNETİME TEŞEKKÜR

Kahvaltıda bir söz alan Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı ziyaret için memnuniyetini dile getiren bir konuşma yaparak şunları söyledi: "Öncelikle odamızın Yönetim Kurulu'na bizleri seçimden seçime değil de her yıl bu şekilde



biz Marmaris olarak, denizciler olarak Sayın Tamer Kıran'a çok teşekkür ediyoruz. Bütün sorunlarımızı kendim yönetim kurulu başkan yardımcısı olarak yukarıya iletiyoruz ve anında çözüm buluyoruz. Onun için şu ana kadar denizcilerin herhangi bir sorunu yok. Neden bunlar daha önce iletilmemiştir. Şu anda iletiyoruz ve çözüyoruz.”

“İLK KEZ BİR BAŞKAN BOZBURUN'DA”

DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, “Bozburun ziyareti ile ilgili kendisine defalarca teşekkür ederim. Odamız kurulduğu günde bugüne hiçbir oda başkanının yapmadığı bir gezi gerçekleştirdi. Arkadaşların tersanelerini ve çekek yerlerini ziyaret etti. Arazi araçları ile gidilebilecek yerlere gittiler. Onun için kendilerine teşekkür ederim. Bu başkanımızın bir artısı ve alçak gönüllüğüdür” sözleriyle Bozburun ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

Ziyaret kapsamında Başkan Tamer Kıran da açıklamalarda bulunurken, Kıran yaptıkları çalışmaların karşılıklı bulması ile ilgili oldukça mutlu olduğunu vurguladı. Kıran açıklamada şunları söyledi: “Herkes çok faydalı işler yapmıştır, biz de elimizden geldiğince faydalı işler yapmaya çalışıyoruz. Bugün de işte Marmaris, Bozburun, Tavşanbükü ziyaretini patika yollardan

giderek yaptık. Üyelerimizi yerinde ziyaret etmeye çalışıyoruz. Bu sabah mutlu bir durum oldu benim için kahvaltıdan sonra, konuşmadan sonra birkaç kez ısrarla ‘soru sormak isteyen var mı’ dediğim de iki soru gelmişti. Bu da beni mutlu etti açıkçası demek ki baya bir yol almışız. İnşallah her alanda sektörün bütün sorunlarına, dertlerine birer birer çözüm üretmeye devam ederiz.”

“GÖRÜŞ FARKLILIKLARINI İNCE ELEMELER GEREKİYOR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bölgede ziyaretlerine Fethiye DTO'ya bir ziyaret gerçekleştirerek devam etti. İMEAK DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan tarafından ayrılan DTO heyeti üyelerle düzenlenen kahvaltıda

organizasyonunda bir araya geldi. Kahvaltıda bir konuşma yapan Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası'nın görevinin ticareti güçlendirmek olduğu kadar deniz kültürünü ve denizciliği sevdirmek olduğunu da belirtti. Kıran denizi sevdirmede deniz turizminin kritik bir önemi olduğunu vurgulayıp bu noktada Antalya, Fethiye, Marmaris, Bodrum Deniz Ticaret Odalarının özel bir önemi olduğunu vurguladı.

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran Fethiye özelinde üyelerin yaşadığı bazı konulardaki görüş ayrılıklarına değinen bir konuşma yaparak şunları söyledi: “Bir üyemiz çok yüksek kapasiteli günübirlik yolcu teknesi ile sefer yapmak isterken, bir başka üyemiz yüksek kapasiteli günübirlik yolcu teknelerine sınırlama gelmesini isteyebiliyor. İşte bu Oda yönetiminin karşılaştığı en sıkıntılı durum. Çünkü biz sizden aldığımız sorunları gidip bürokrasi yönetimi ile konuşuyoruz, anlatıyoruz, çözmek istiyoruz. Bürokrasinin baktığı birinci kriter verilecek olan kararın toplu olarak sektörün menfaatini ne yönde etkileyeceği oluyor. Burada farklılık olacağı zaman olaya çok daha dikkatli bakmak gerekiyor. Çok daha inceleyip, irdelemek gerekiyor. Aksi takdirde bir üyenin talebini yerine getirmişken, bir başka üyenin talebini yerine getirmemiş oluyorsun bu üyeler arasında sıkıntı yaratıyor. Dolayısıyla konuları değerlendirirken bu kriteri göz ardı etmeyin.”





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

KRUVAZİYER DEVLERİ ROTALARINI TÜRKİYE'YE ÇEVİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, dünya kruvaziyer sektörünün en büyük buluşma noktası olan ABD Miami'deki 2019 Seatrade Cruise Global Fuarı'ndan güzel haberlerle döndü. Fuara katılan dünyanın en büyük kruvaziyer operatörlerinin temsilcileri, üç yıl aradan sonra Türk limanlarına dönmekten mutlu olduklarını açıklarken, 2020'den itibaren Türkiye'ye daha fazla sefer düzenleyeceklerini ifade ettiler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın stant açarak katıldığı 8-11 Nisan tarihlerindeki fuarda; İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Ahmet Subay ve Dış İlişkiler Müdürü Selin Yeleser Girgin, kruvaziyer operatörlerine ve fuar katılımcılarına Türkiye'deki fırsatları ve ülkemiz limanlarını anlattılar.

Fuar, Washington Kültür ve Tanıtma Müşaviri Sedat Gönüllüoğlu ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Tanıtma Genel Müdürlüğü'nden Soner Corut ve Öznur Atak'ın destekleriyle oldukça başarılı geçti. Oda standını ziyaret eden İstanbul Vali Yardımcısı İsmail Gültekin de, İstanbul için 2023 hedeflerinin 22 milyon turist olduğunu, bu yıl kruvaziyer gemileri İstanbul'da Sarayburnu'nda ağırlayacaklarını, İstanbul'a 20'nin üstünde sefer düzenleneceğini açıkladı.

“TÜRKİYE'YE DÖNMekten MUTLUYUZ”

Seatrade Cruise Global Fuarı'na katılan dünyanın en büyük kruvaziyer operatörlerinin temsilcileri, 2020 yılından itibaren Türkiye seferlerine artıracıklarını açıkladılar. Norwegian Cruise Line CEO'su Frank J. Del Rio, 2020 yılında Türkiye'ye olan sefer sayılarını 65'e çıkarttıklarını ifade ederek, “Biz Türkiye'ye dönen ilk firmayız. Türkiye'yi çok özledik. Bu özlem 2019 yılında sona erdiği için çok mutluyuz. Bizim için en iyi satan ve en çok kar getiren destinasyon Türkiye'dir” diye konuştu.



Türkiye seferlerine üç yıl önce ara veren Amerikan kruvaziyer firmaları da 2019 sezonundan itibaren Türk limanlarını yeniden programlarına aldıkları açıkladılar. Norwegian Cruise Line'in yanı sıra bu sezon rotalarını yeniden Türkiye'ye çeviren Oceania Cruises ve Regent Seven Seas Cruise 14 sefer, Holland American Line 11 sefer, Royal Caribbean Cruises 4 sefer, Viking Cruises 2 sefer, Windstar Cruise ise 25 sefer yapacak.

KRUVAZİYERDE TAM YOL İLERİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, fuar boyunca kruvaziyer operatörlerinin temsilcileri ile yaptıkları görüşmelerin verimli geçtiğini belirterek, kruvaziyer firmalarının rotalarını 2020 yılından itibaren kuvvetli şekilde yeniden Türkiye'ye çevireceklerini söyledi. Bu sezon Türkiye'ye yaklaşık 350 gemi ile toplam 350 bin yolcunun gelmesini beklediklerini ifade eden

Öztürk, bu gemilerin yaklaşık 250'sinin Ege Ports Kuşadası Limanı'na yanaşacağını belirtti.

Türkiye'nin kruvaziyer gemiler için vazgeçilmez bir rota olduğunu bir kez daha gördüklerini vurgulayan Öztürk, “Kruvaziyer turizmde zor günleri geride bıraktık. Tanıtma hiç ara vermedik. Ülkemize inandık. Şimdi 28 milyon yolcuya hitap eden ve 35 milyar dolarlık büyüklüğe sahip küresel kruvaziyer pazarına güçlü şekilde geri dönüyoruz. 3 milyon yolcu kapasiteli planlanan Yenikapı Kruvaziyer Limanı'nın tamamlanması bu toparlanmaya güçlü bir destek verecektir. İstanbul'un kruvaziyer gemileri için çekim merkezi olmasıyla beraber İzmir ve diğer limanlarımızın canlanacağına, 2013 yılındaki 2 milyon 240 bin yolcu rekorunu kısa sürede yakalayacağımıza inanıyoruz ” dedi.

(DTO İzmir Şubesi)

Holiday Inn

AN IHG® HOTEL

İSTANBUL - TUZLA BY



İstanbul Anadolu Yakasının Kalbinde
Lüks konaklama keyfini çıkarın



www.hiistanbultuzla.com.tr

Güzelyalı Mah. Sahil Bulvarı, No:72 Pendik / İstanbul 34903 Turkey

TEL: +90 216 560 66 00 • E-MAIL: info@hiistanbultuzla.com • sales@hiistanbultuzla.com

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

GEMİLERDEN KAYNAKLI ATIKLAR İÇİN YENİ KURALLAR KABUL EDİLDİ

Gemilerden kaynaklanan atıkların toplanması ve geri dönüştürülmesi için yeni kurallar resmen kabul edildi. Avrupa Konseyi, gemi atıklarının teslimi ve yönetimi için liman kabul tesisleri hakkındaki bir Direktifi kabul etmiştir.

Söz konusu Direktif, Plastik Stratejisi ile birlikte Dairesel Ekonomi Paketinin bir unsuru olarak Ocak 2018'de önerilmiştir.

Gemilerden kaynaklanan tüm atıkları ele alan Direktif, balıkçılık faaliyetleri sırasında ağlarda toplanan atıklara da uygulanacaktır. Direktif, geri dönüşüm



için ayrı ayrı toplanması gereken atığın uygun liman kabul tesislerine gönderilmesini sağlamak amacıyla önlemler almaktadır. Yeni kurallar, atık alım bilgisi ve atık bildirimini dijital raporlamaları ve maliyet kurtarma sistemleri ile desteklenen

denetim rejimi gibi teşvik ve uygulama önlemlerini de mümkün kılacaktır.

Avrupa Komisyonu'na göre, "yeşil gemiler" için sürdürülebilir atık yönetimini gösteren ve gemilerde üretilen atık miktarını azaltan bir teşvik planı da geliştirilmelidir.

13 Mart'ta Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen direktifin, önümüzdeki aylarda yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

BIMCO: "AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM KURALLARI AVRUPALI ARMATÖRLERİN ZARARINADIR"

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) tarafından yapılan bir çalışmaya göre; AB onaylı gemi geri dönüşüm tesisleri listesinde yer alan 26 tersaneden yalnızca 9'u gerçek anlamda gemi geri dönüşümüne hazırdır.

BIMCO Genel Sekreteri ve CEO'su Angus Frew konu ile ilgili olarak: "AB listesini ciddiye almak zor. Birkaç ay önce [söz konusu] 'geri dönüşüm tersanelerinden' birine uğradım fakat tersaneyi henüz inşa etmeye bile başlamamışlardı. Liste, bir ölçüde korumacılığa benziyor ve açıkça Avrupalı armatörleri dezavantajlı hale getiriyor" demiştir.

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin gemi geri dönüşümü hakkındaki (EU) 1257/2013 sayılı Regülasyonu, 1 Ocak 2019'da yürürlüğe girmiştir. Regülasyon, AB bayraklı gemilerin AB listesindeki onaylı tersanelerde geri dönüştürülmesini gerektirmektedir. AB tersanelerinin tek tip kriterleri yerine getirmeksizin listede bulunmalarına izin verilebiliyorken, AB üyesi olmayan tersanelerin listeye dâhil edilmeden önce Avrupa

Komisyonu'nun tayin ettiği denetçiler tarafından denetlenmesi gerekmektedir. Şimdiye kadar, yalnızca iki Türk ve bir ABD tersanesi listeye dahil edilmiştir. Üçüncü ülkelerde bulunan tesislerin AB Listesine dâhil edilmesiyle, etkin kapasite neredeyse on kat artmıştır. BIMCO, denetimlerin Asya'daki tesislerde gerçekleştirilen sağlık, emniyet ve çevre koruma alanındaki iyileştirmeleri dikkate alması ve ödüllendirmesi gerektiği kanaatinde. BIMCO'ya göre AB tersanelerinin de gerçek bir denetimden geçmesi gerekmektedir.

Rapora göre, Avrupa dışındaki gemi geri dönüşüm tesislerinin AB listesine dâhil edilmesi, listenin olgunlaşması ve gemi sahiplerine fayda sağlaması açısından atılmış büyük bir adımdır. Frew şunları eklemiştir: "BIMCO, tesislerin emniyet ve

çevre performanslarını iyileştirmelerini istiyor, ancak AB dışındaki tesislerin AB listesine girmesi için bir imkân bulunmuyorsa, düzenleme bu hedefe ulaşmakta başarısız olmaya devam edecek ve AB gemi geri dönüşümü piyasasını koruyacak bir eylem olmaktan öteye gidemeyecektir."

BIMCO ayrıca, gemi geri dönüşümünün insan sağlığı, emniyeti ve çevre için oluşturabileceği riskleri engellemeyi amaçlayan Hong Kong Konvansiyonu'nun mümkün olan en kısa sürede yürürlüğe girmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) verilerine göre, Hindistan, Bangladeş, Çin, Pakistan ve Türkiye, dünyadaki tüm tonajın % 98'ini geri dönüştürmektedir.

(Kaynak: World Maritime News)



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

STCW-F SÖZLEŞMESİNİN BİR AN EVVEL ONAYLANMASI ÖNERİLİYOR

Avrupa Komisyonu; AB Üye Devletlerini, Balıkçı Gemileri Personeli için Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları hakkındaki Uluslararası Sözleşmeyi (STCW-F Sözleşmesi) onaylamaya teşvik eden bir raporu kabul etmiştir. Bahse konu Sözleşme, Avrupa'nın en tehlikeli mesleklerinden birini icra eden balıkçılara ekstra koruma sağlayacaktır.

STCW-F Sözleşmesi, balıkçı gemilerindeki personel için eğitim standartlarını belirlemekte ve denizde emniyetin artırılmasına önemli bir katkı sağlamaktadır. 24 metre veya üzerindeki gemiler için daha katı hükümler içeren Sözleşme, büyüklüklerine bakılmaksızın tüm balıkçı gemilerine uygulanan temel emniyet eğitime ve vardiya tutmaya ilişkin önemli hükümler de içermektedir.

2015/799 sayılı Konsey Kararı, Üye Devletlere Avrupa Birliği yararına STCW-F Sözleşmesini onaylamaları için yetki vermiş ve Sözleşmeyi Mayıs 2017'ye kadar onaylamaya teşvik etmiştir. Avrupa Komisyonu Mart ayında ise, Üye ülkelerin STCW-F Sözleşmesinin onaylanmasına ilişkin gösterdikleri ilerlemeyi inceleyen bir raporu kabul etmiştir. Rapor, yalnızca 9 AB Üyesi Ülkenin STCW-F Sözleşmesi'ne (Belçika, Danimarka, Letonya, Litvanya,

Hollanda, Polonya, Portekiz, Romanya ve İspanya) taraf olduğunu göstermektedir. Balıkçılıkta emniyet ve çalışma koşullarına ilişkin uluslararası standartları onaylamak ve uygulamak, AB'deki 150.000'den fazla balıkçının hayatını ve ailelerinin geçimini korumak bakımından büyük önem taşımaktadır. Avrupa Komisyonu bu nedenle, Üye Devletlerin bir an evvel STCW-F Sözleşmesini onaylamalarını önermektedir.

Balıkçılık sektörüne uygulanan diğer ilgili uluslararası sözleşmeler; çalışma koşullarına standartlar koyan 188 sayılı ILO Balıkçılık Sözleşmesi Çalışması (ILO Work in Fishing Convention) ve balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında standartlar koyan 2012 IMO Cape Town Anlaşması'dır. Bahse konu sözleşmeler önemlerine rağmen, gerek AB gerekse dünya çapında çok az sayıda Devlet tarafından onaylanmıştır.



Balıkçılığa uygulanan benzer hükümleri içeren denizcilik sözleşmelerinin geniş ölçüde onaylanmış olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu durum daha da ilginç hale gelmektedir. Örneğin, STCW Sözleşmesi 28 AB Üye Devletinin tamamı dâhil olmak üzere, dünya genelinde 164 ülke tarafından onaylanmıştır. Balıkçılığa yönelik STCW-F Sözleşmesi ise 9'u AB ülkesi olmak üzere yalnızca 26 ülke tarafından onaylanmıştır. **(Kaynak: Avrupa Komisyonu)**

AVRUPA DENİZCİLİK GÜNÜ PROGRAMI YAYIMLANDI

16 - 17 Mayıs 2019 tarihlerinde Lizbon'da gerçekleştirilecek olan Avrupa Denizcilik Günü geçici programı yayınlandı.

Program, bir açılış oturumu, Avrupa Komisyonu tarafından düzenlenen ve Mavi Ekonomiyi destekleyecek çeşitli stratejik girişimlere odaklanan sekiz ara oturum ve denizcilik paydaşları tarafından düzenlenen 28 tematik çalışmayı kapsamaktadır. Programa buradan ulaşılabilir.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)





MARPORT

MARDAŞ

AKÇANSA

KUMPORT



AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ
TİC. A.Ş.

AMBARLI LİMANI TESİSLERİ VE HAÇAMİDERE AKARYAKIT TESİSLERİNDE KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



KONTEYNER TERMİNALİ



KONTEYNER/GEN. KARGO TERMİNALİ



RO-RO/GEN. KARGO TERMİNALİ



KONTEYNER TERMİNALİ

KALİTELİ - GÜVENLİ - SÜRATLI KESİNTİSİZ HİZMET



ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.

Ambarlı Liman Tesisleri, Marmara Mh. Liman Cd. No:49 İç Kapı No:96 Kat:5 34524 Beylikdüzü - İstanbul / Türkiye
Pilot İstasyonu Tel:(0 212) 875 40 50 (51 - 52) Fax:(0 212) 875 40 53 info@arpas-pilotaaj.com.tr www.arpas-pilotaaj.com.tr

1 Ocak -25 Nisan 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 NİSAN)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PARIS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	1 (102 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (20 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (127 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (50 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



ARSKOM
MARINE



32 YILDIR EN İYİSİNİ YAPIYORUZ
GÖREMEZSİNİZ ANCAK
FARK EDERSİNİZ!



Ka-BANT BÖLGESEL VSAT INTELLIAN V60



ÖZELLİKLERİ : Yüksek performanslı Ka-bant uydu sistemlerinin öncüsü Telenor'un Thor 7 uydusunu kullanan ve Karadeniz, Akdeniz ve Avrupa çevresinde çalışan gemiler için haberleşme maliyetlerini ciddi anlamda düşüren bölgesel Ka-bant VSAT servisi, 2015 Ocak ayından beri aktif olarak Arskom'un portföyündedir. iDirect'in yeni nesil Velocity platformu ve gelişmiş anten teknolojileri ile desteklenen bu servis, her hava koşulunda ve spot beam geçişlerinde kullanıcıya kesintisiz servis sağlamakta, Arskom'un uydu teknolojileri için özel tasarlanmış yazılım ve ağ yönetme platformları ile tam uyum içerisinde çalışarak gerek ticari gemilerde, gerekse yatlarda benzersiz bir internet deneyimi sunmaktadır.

Ka-bant VSAT'ın sunduğu fiyat avantajlarının yanısıra, 60 cm'lik anten desteği ile kurulum ve bakım kolaylığı sağlayan bu servis, 36 ve 60 aylık kontratlarda anten, modem ve diğer aksesuarlarda taksit seçenekleri ile L-Band alternatiflerin tamamından daha hesaplı ve verimli bir servis sunmaktadır.

Başlangıç Fiyatları

195 USD/AY
1MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ



Ku-BANT KÜRESEL VSAT INTELLIAN V100



ÖZELLİKLERİ : Speedcast'ın gelişmiş ağ teknolojileri ve yüksek uydu kapasitelerini birleştirerek sunduğu 30'un üzerinde beam barındıran global Ku-bant servisi, yıllardır güvenilirliğini kanıtlanmış, her geçen gün gelişen ve geniş paket seçenekleri sağlayan bir servistir. Arskom'un katma değerli servisleri ile birleştirildiğinde, denizde güvenli, kesintisiz ve yüksek performanslı bir bağlantı deneyimi sağlayan Ku-bant global servisi, aynı bölgede birden fazla beam seçeneği ile ana direk blokajından da sınıfta en az etkilenen VSAT servisi arasında gelir. Arskom'un yönetiminde, gemi takip ve raporlama yöntemleri ve esnek kontrat seçenekleri de bu servisin öne çıkan özellikleri arasındadır.

Başlangıç Fiyatları

995 USD/AY
2MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ



Ka-BANT KÜRESEL VSAT INTELLIAN V100



ÖZELLİKLERİ : Inmarsat'ın yeni nesil Ka-bant Global Xpress uydularının yüksek performansı ve FleetBroadband'ın güvenilirliğinin birleşimi olan FleetXpress servisi, Dünya çapında, tüm denizlerde yüksek hızlı internet erişimi sağlamaktadır. Türkiye'de ilk Fleet Xpress test ve kurulumlarını gerçekleştirmiş Arskom, kendi katma değerli servislerini yıllara dayanan Inmarsat ortaklığından faydalanarak FX altyapısına entegre etmiş ve verimli bir şekilde müşterilerine sunmuştur. FleetXpress servisi özellikle L-band yedeklemesini sınırsız ve çok kısa sürelerde müşterilerine sunarak gemi operasyonunun sürekliliğini sağlarken aynı zamanda geniş ve hesaplı paket seçenekleri ile L-band yedeklemesini de içinde barındıran son derece güvenilir bir çözüm sunmaktadır. 60 cm'lik antenler ile de son derece verimli çalışan FX servisi, kurulum kolaylığı ve başlangıç maliyetinin düşüklüğü ile de dikkat çekmektedir.

Başlangıç Fiyatları

1750 USD/AY
2MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ

Tel: +90 216 493 82 28

www.arskom.com.tr · info@arskomgroup.com



“DÜNYA PİYASASINDA SÖZ SAHİBİ ARMATÖRLERE TEDARİK YAPIYORUZ”



MUSTAFA ASLAN / ASMİRA GROUP CEO - EGIAD YÖN. KUR. BŞK.

Sektörün öne çıkan firmalarından Asmira Group'un CEO'su, aynı zamanda EGIAD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Aslan ile denizcilik sektöründeki yatırımlarından, yeni dönemde seçildiği EGIAD başkanlığı ile yapacağı çalışmalara kadar dolu dolu bir sohbet gerçekleştirdik.

EGİAD'ın Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı üstlendiniz ve yeni görevinizde henüz üç ayı doldurdunuz. Şimdiye kadar ki süreç sizin için nasıl geçti, önünüzde nasıl bir program var?

Belirttiğiniz gibi; EGIAD Başkanı olarak göreve geleli henüz üç ay oldu. Bir EGIAD geleneği olarak paydaşlarımıza bir dizi ziyaret gerçekleştirdik. İade ziyaretleri kabul ettik. Bu bakımdan ben ve yönetim kurulu üyesi arkadaşlarım adına yoğun ama bir o kadar da keyifli bir süreci yaşıyoruz. Bunun yanında

seçim döneminde hazırlamış olduğumuz 15 farklı projenin de ön çalışmaları başladı. Hatta bir kısmında ciddi yol aldık. Ben ve ekibim için amiral gemi sayılacak öncelikli projelerimiz, “Kadın Girişimcilik”, “EGİAD Think Thank”, “Markalaşma”, “Girişimcilik ve Dijital Dönüşüm”. Dolayısıyla önümde yakın zaman için bu projelere ağırlık verecek yoğun bir program var.

Denizci bir EGIAD Başkanı olması sektörü mutlu etmekle birlikte

beklentilerin de oluşmasına sebep oldu. EGIAD ile denizciliğimiz adına yapacağımız projeler var mı?

EGİAD'ın üye profiline baktığımızda oldukça heterojen bir yapı görüyoruz. Ağırlıklı sanayiciler olmak üzere hemen hemen her sektörden üyelerimiz mevcut bulunmaktadır. Farklı faaliyetlerle değişik sektörler hakkında “Sektörel Toplantılar” başlıklı çalışmalarımız geçmiş dönemlerde de yapılmıştı. Bu dönem için de benzer bir çalışmayı sürdürmeyi planlamaktayız. Ayrıca,



ASMiRA

GROUP

bu heterojen yapının temsil ve içerik çeşitliliğinden de yararlanabilmek için sektörel konsey ve çalışma grupları kurmaktayız. Bu doğrultuda denizcilik sektörü mutlaka ajandamızda yer alacaktır.

EGİAD'ın sosyal alanda bölgeye yatırımları sizin döneminizde de devam edecek mi?

EGİAD geçtiğimiz yıllarda “Kent Raporları” hazırlayarak İzmir’in sosyal anlamda geleceğine ciddi bir yatırım yapılmasına öncülük etmiştir. Özellikle Kemeraltı’ndaki Sosyal Kültürel Etkinlikler Merkezi bu bakış açısının bir sonucudur. “EGİAD Think Thank” projemiz İzmir ve Ege Bölgesi için benzer tarzda çözüm önerileri getirecek çalışmalar gerçekleştirecektir. Yine aynı şekilde “Kurumsal Sosyal Sorumluluk Çalışma Grubumuz”, toplum yararına olacak projeler ve etkinlikler üzerinde çalışmaktadır. Daha önce bahsettiğim “EGİAD Think Thank” projesini biraz açmak istiyorum: Düşünce kuruluşları özellikle Avrupa ve Amerika’da oldukça yoğun faaliyet göstermektedir. Ülkemizde ise oldukça az sayıda bulunmaktadır.

Amacımız, İzmir’in Ege Bölgesi’nin ve dolayısıyla ülkemizin ekonomik olarak refah seviyesi daha yüksek, daha dinamik olması için araştırmalar yapacak, raporlar hazırlayacak ve çözüm önerileri sunacak bir platform oluşturmaktır. Ülkemizde bir STK bünyesinde kurulan ilk Düşünce Kuruluşu olacak olan “EGİAD Think Thank” yine bölge için bir ilke imza atmış olacaktır. Hazırlanacak olan raporlar, önde gelen akademisyenler tarafından bilimsel bir süzgeçten geçirilecek İzmir ve Ege Bölgesi’ndeki STK’ların ve odaların görüşleriyle

harmanlanacak ve kamu otoritesiyle paylaşılarak bölge için çözüm ve katkıların ortaya konmasına yardımcı olacaktır.

Ege Bölgesi’nin özellikle İzmir’in bunker anlamında geçtiğimiz yıllara oranla ciddi bir yükselişi var. Yunanistan’a oranla Türkiye daha fazla gemiye ikmal yaparak konumunu güçlendiriyor. Sizce bu pozitif tablo nasıl oluştu, grup olarak bu tablonun neresindesiniz ve bu durumu daha iyiye götürmek için neler yapılabilir?

Uzun yıllardır göz ardı edilen bu bölge Deniz Ticaret Odası’nın da desteği ile bürokratik anlamdaki zorlukları aşarak her geçen gün kendisine daha rahat bir çalışma ortamı bulmaktadır.

Bu rahat ortam rafineri tarafından üretilen kaliteli yakıtın pazarlanması ve tanıtımının yapılmasını daha kolay bir hale getirmektedir. Biz şirket olarak uluslararası bunker organizasyonlarında bölgemizi temsil eden tek firma olarak uzun yıllardır gösterdiğimiz çaba ile bu gelişime önemli katkı sağladığımızı düşünüyoruz ki bu sayede şu an dünyada söz sahibi armatör firmaların yakıt tedarikini burada sağlamaktayız. Bu durumu hep birlikte daha çok çalışarak Türkiye’nin ve özellikle bölgemizin tanıtımına katkı sağlayarak ileriye götüreceğimize inanıyorum.

Marmara’dan Akdeniz’e çok uzun bir kıyı şeridinde hizmet veriyorsunuz. Bunun operasyonel olarak zorlukları olmuyor mu? Geçmişten bugüne bu operasyonu başarılı ile yürütmenizin sırrı nedir?

Bu gerçekten zor bir operasyonel süreç çünkü yaptığımız iş tamamen müşteri memnuniyetine dayalı bir hizmet. Bizim şirket olarak en büyük artımız sektörel olarak bu dinamikleri iyi analiz edip operasyonel yapımızı bu şekilde oluşturmuş olmamızdır. Şöyle ki bu sektörde tecrübe de tek başına kaliteli hizmet için yeterli değildir tek başına dinamizm de yeterli değildir, biz firma olarak bu bileşenleri düzgün



kullandığımız için şu an bölgemizdeki en büyük aktör olarak sahada bu hizmeti veriyoruz.

2020 yılında değişecek regülasyonlar için hazırlıklarınız var mı?

“Evet, 2020 yılı bir çok değişikliğe gebe ve yeni yılın neler getirip neler götüreceğini şu an tam anlamı ile kestirmek zor. Şöyle ki gemilerin yüksek kükürt kullanması için gerekli olan scrubber in gemi başına maliyeti yaklaşık 1,5 milyon USD ve şu anki navlun ile geri dönüş seviyesi yaklaşık 10 yıl. Bu da armatörleri çok büyük çıkmaza sokacak bir durum. Bu şartlar altında yeni regülasyonlarla artacak olan yakıt fiyatlarının nasıl karşılanacağını da kestirmek gerçekten zor. Biz şirket olarak uzun yıllardır aynı çatı altında olduğumuz Petrol Ofisi ile paralel olarak hazırlıklarımızı yapmaktayız ve yapmaya devam ediyoruz.

Grubun farklı alanlarda yatırımları var. Yeni yatırım alanları noktasında grubun önüne koyduğu bir hedef var mı?

Öncelikli hedeflerimiz yatçılık ve yiyecek-içecek sektörleri ve bunların etrafında gelişecek olan ilgili kollarıdır.

2019 için bazı tahminler ekonomik olarak zor bir yıl geçeceğini öngörüyor grup olarak sizin öngörünüz nedir?

Başlangıcı itibarıyla zor başlayan bir yılın içindeyiz. Yakın zamanda toparlanmasını bekliyor ve diliyoruz. Ancak toparlanma sürecine en kısa sürede girsek bile, genel toplamda çok kolay bir yıl olmayacağını ön görüyoruz. Yapmamız gereken şey, ülkemize güvenmek, durmadan gelişmek ve çalışmak.

Denizi unutan ekonomi

Dünya ticaretinin çok önemli bir kısmı denizden yapılırken, denizi yok sayan bir ekonominin varlığı düşünülebilir mi? Bence hayır... Lojistikten tersaneciliğe, ulaştırmadan sucul kaynaklara, enerjiden sınır güvenliğine kadar birçok başlığı beraberinde getiren bir alandan bahsediyoruz.



ÇETİN ÜNSALAN *

Türkiye sınırlarını bile tarif ederken, karadan ibaret kilometrekare hesabı yaparken zaten meseleye bakış açısını bence büyük ölçüde ortaya koyuyor. Üç tarafı denizlerle çevrili, bir iç denizi, hatta kritik nehirleri olan bir ülkenin, denize sırtını bu denli dönmesi gerçekten anlaşılması zor bir fotoğraf veriyor. Mesela lojistikte denizi ne kadar kullanıyoruz? Sadece taşımacılıktan yararlanmaktan değil, Türk bayraklı gemilerle bu konuda dünya çapında atak yapmaktan söz ediyorum. Türkiye neden bu alanda gerekli çalışmaları yapmaz? Çünkü jeopolitik olarak dünyanın en avantajlı konumunda olan bir ülkenin bu konuya gözlerini kapatması mümkün olabilir mi?

Tersanecilik anlamında son derece nitelikli ürünlerle dünya pazarına çıkan bir ülkenin, taşımacılıkta da söz sahibi olmanın yollarını araması gerekmiyor mu? Bu alanda gerek

Uzakdoğu'da gerekse de yanı başımızda Yunanistan'da ve Kıbrıs Rum Kesimi'nde son derece iyi bir ekonomi yaratıldığını biliyoruz. Peki, biz neden etkin değiliz? Konuyla ilgili sürekli bir arada olup, projeler ürettiğimiz Adnan Kahveci'nin eski Bakan Danışmanı Erdoğan Kutlu'nun son derece yaratıcı önerileri var. Sizlerle paylaşmak isterim. Diyor ki Erdoğan Kutlu:

“Ülkemiz deniz ticaretinin ve gemi inşa sanayinin gelişmesi için;

1. İthal etmekte olduğumuz kamu yüklerinin (ham petrol, petrol ürünleri, LPG/LNG, kömür demir cevheri, askeri mühimmatlar vb. gibi) Türk bayraklı gemilerle taşınması zorunluluğunun getirilmesi ve anlaşmaların bu şekilde yapılması,
2. Finans-teknoloji yönünden güçlü ülkelerin (Japonya, G. Kore, Çin, Norveç, Almanya, Finlandiya, İsveç, İtalya) bankaları ve tersaneleri ile bankalarımızın, gemi inşa sanayicilerimizin ve armatörlerimizin müşterek “consortium”lar kurmaları,
3. Bünyesinde finans mühendisliği uluslararası deniz hukuku, gemi işletmeciliği, liman işletmeciliği, telekomünikasyon mühendisliği vb. gibi bölümlerin bulunacağı uluslararası denizcilik üniversitesinin kurulması (yer olarak Marmara Ereğlisi'nde bulunan sıfır deniz 300 dönümlük eski Loran C. sahası düşünülebilir)
4. Dünya deniz ticaretinin komuta köprüsü konumunda bulunan Londra, New York, Tokyo, Hong Kong, Şanghay, Singapur, Dubai, başta olmak üzere Cape Town, Sydney, Vancouver vb. gibi yerlerde “deniz ticaret elçiliği” şeklinde yapılanması uygun mütalaa edilmektedir.”

TÜRKİYE’NİN HIZLA DENİZLE BARIŞMASI GEREKİYOR

Türkiye'nin en kısa sürede Denizcilik Bankası'nı tekrar oluşturarak, meseleyi ciddiyetle ele alması gerektiğini ve Kutlu'nun bu önerilerini hayata geçirecek formüller araması gerektiğini düşünüyorum. Bu işin uluslararası piyasa boyutu...

Peki, sadece İstanbul'dan bile sağlamlasını yapsak, denizin üstünü ulaşımında yüzde 5'lere varmayan oranlarla kullanmanın mantığı var mı? Hem akaryakıt maliyetlerinden ve trafikten yakınıp, sonra da ulaşımında denizi göz ardı etmenin akılla bağdaşan bir yanı olmadığını düşünüyorum.

Yine petrol ve doğalgaz havzaları açısından kıta sahanlığımıza giren gerek Karadeniz, gerekse de Ege bağlantılı Doğu Akdeniz havzalarında neden ciddiyetle arama yapmıyoruz? Bu konuda Yunanistan ile işbirliği temellerini bile geliştirebiliriz.

Sucul kaynaklarımızda denizleri hor kullandığımız, balıkçılarımıza gereksiz teknoloji ve tekne yatırımı yaptırarak, maliyetlerini karşılamadıkça daha vahşi avlanmalarına neden olmamız artık yüzleşmemiz gereken bir sorun değil mi?

Dünyada denize kıyısı olmayan ülkeler bile denizcilik politikası geliştirirken, Türkiye'nin bu alanı göz ardı etmemesi ve hızla denizle barışması gerekiyor. Aksi takdirde dünya ekonomisinde nasıl bir üretim eğrisi ortaya koyarsak koyalım, ekonomiye hakim olmamız ve katma değer elde etmemiz mümkün değil.

* EKONOMİ GAZETECİLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ

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

Deniz kazalarında, kaptan tarafından yapılacak, hukuki açıdan önemli işlemler



PROF. DR. SEZER ILGİN

I) GENEL OLARAK;

Deniz kazalarında öncelikli ve en önemli iş, hiç şüphesiz, önce can emniyetinin ve geminin ve yükünün emniyetinin sağlanmasıdır. Ancak bu işlemler tamamlandıktan sonra, olay ile ilgili delillerin, mümkün olduğunca tespiti ve toplanmasının sağlanması da tedbirli bir kaptanın görevleri içerisinde yer almaktadır.

Gerçeklerin tam olarak ortaya çıkarılabilmesi ve ilgililerin haklarının gereği gibi korunabilmesi için, olay ile ilgili delillerin kayba uğramadan, zamanında ve tam olarak tespiti de son derece önemli bulunmaktadır. Ayrıca, olayın hemen sonrasında yapılacak bu tespitler, olayın niteliğine göre, ileride açılacak "Cezai", "İdari" ve "Hukuki" soruşturmalarda görev alacak hukukçulara da olumlu sonuç almada büyük ölçüde kolaylık sağlamaktadır. Ancak uygulamada, bazen telaş içerisinde çok önemli hususların unutulduğu görülmekte, alınması gereken bazı önlemler zamanında alınmış olduğu halde, bunlar önceden tespit edilemediği için, ilerideki hukuki

uygulamalarda, ispat edilememekte veya ispatında sorun yaşanmakta, sonuçta hak kaybına uğranılmaktadır.

Bu nedenle de, konuyu, hukuki açıdan akademik olarak değil, daha çok uygulamaya dönük olarak ele almanın ve muhtemel deniz kazalarında, gerektiğinde başvurulmak üzere, denizcilere, hatırlatma yapmanın daha yararlı olacağı düşüncesi ile, aşağıdaki görüş ve önerilerimi bilgilerinize sunmaktayım.

II) ÇATMA OLAYLARINDA YAPILACAK İŞLEMLER;

1) Olayın Tespiti

- A) Çatmanın meydana geldiği coğrafi mevki belirlenir.
- B) Çarpışan gemilerin personeline veya yolcularında ölüm ve yaralanma olup olmadığı araştırılır.
- C) Geminin emniyete alınması için gerekli tedbirler alınır.
- D) Çatmanın meydana geldiği saatteki hava ve deniz durumu tespit edilir (görüş mesafesi, rüzgar ve akıntı durumları, havanın sisli veya yağışlı olup olmadığı vs.).
- E) Mümkün olan en kısa zamanda balast ve yakıt tankları ile sintineler iskandil kayıtlar not edilir ve bu işlem, gemi emniyet altına alınıncaya kadar belirli aralıklarla sürdürülür.
- F) Çatmaya konu olan geminin; a) Adı, b) Bağlama Limanı, c) Milliyeti, d) Çatmanın geminin hangi kısmında olduğu ve mümkünse çatma açısı, e) Yara almış ise, yara ya da ezik, vs. hasarın yeri ve büyüklüğü, f) Demirleyip demirlemediği, g) Su alıp almadığı, h) Geminin yüklü olup olmadığı, i) Çatma anındaki baş kış kanalları, j) Ayrıca, çarpışılan geminin kaptanının adı, yükü (cins, miktar) mümkün olduğunca tespit edilir, j) Bu tespitlere göre olay, detaylı olarak derhal donatana bildirilir.

2) Hasarın Tespiti

- A) Çatmanın nereden olduğu, mümkünse çatma açısı, hasarın

mahiyeti, (gemideki veya yükteki hasarın içten ve dıştan mümkün olduğunca tetkiki ile) tespit edilir (yara dışında civarda meydana gelen bükülme, kıvrılma vs. hasarlar da ayrıca tespit edilir.)

B) Mümkün olduğu takdirde her iki gemideki hasarın fotoğrafları çekilir ve görüntülü kayıt alınır.

C) Acente tarafından, derhal geminin klas ve sigorta sömürörleri ile yükte hasar olsun olmasın, sömürör gemiye davet edilerek gerekli sömürör işlemleri yaptırılır ve liman otoritelerine gerekli ihbar yapılır.

D) Çatışılan gemideki hasarın karşı tarafça ileride büyütülmemesi için imkan olduğunda karşı gemide ve gerekiyorsa yükünde müşterek (joint) sömürör veya mahkeme tespiti yaptırılır.

E) İleride yapılabilecek itirazlar dikkate alınarak, tamiri müteakip, sigorta ve klas sömürörü yeniden gemiye davet edilir. Tamir masrafının detayına ait sigorta sömürörünün mutabakatı ile harcamalara ilişkin makbuz vs. suretleri üzerine Tekne Makine Sigortacısı ile P&I mahalli temsilcisinin mümkünse imzası alınır. Gerekiyorsa çatışılan geminin ilgili sömürörleri de gemiye davet edilir.

3) Delillerin Tespiti

A) Köprüüstü, başüstü, makine dairesi vs. yerlerdeki vardiyaçılar ile olayın görgü tanıklarının ilk fırsatta ifadeleri alınır.

B) Gemide pilot (kılavuz) var ise, kimliği tespit edilerek olayın meydana geliş şekline göre mümkünse olay hakkında yazılı ifadesi temin edilir.

C) Çatma öncesi, "Çatışmayı Önleme Tüzüğü"ne göre alınan önlemler de dahil köprüüstünde verilen kumandalar ve yapılan manevra ve makine hareketlerine ait güverte ve makine jurnallerinin çok dikkatli ve çelişkisiz kayıtları tutulur.

D) Ayrıca, "VDR" ve varsa "course recorder" kayıtları alınarak muhafaza edilir. BNWAS'in (Köprü üstü Seyir Vardiya Alarm Sisteminin) çalışır durumda olup olmadığı tespit edilir.



Olay anındaki haritalar, “radar piloting chartlar” ve “course recorder” kayıtları donatandan talimat alınmadıkça resmi makamlar dışında kimseye verilmez ve gösterilmez.

E) Güverte ve makine jurnallerinde kumandaların yazılışı bakımından farklar veya zaman uyumsuzlukları varsa, bunların yok edilmesi için jurnallerde silme, düzeltme yapılmaz. Ayrıca, olay anında tutulan müsveddeler, notlar ve olay öncesindeki rotayı gösteren haritalar aynen muhafaza edilir (donatan, vekili ve resmi makamlar dışında kimse ile paylaşılmaz).

F) Çatma anında, çatışılan gemi ile çatışma açısı, gemilerin rotaları ve yaklaşık süratleri tespit edilir ve çatışmanın krokisi yapılır.

G) Çatmadan önce düdükle ve ışıkla verilen sinyaller, VHF, kampana, aldis vs. ile yapılan uyarılar ve seyir, deniz fener işaretlerinin durumu tespit edilir ve jurnale kaydedilir, gemide kılavuz varsa bu tespitte mümkünse raporu alınır.

H) Çatmanın olduğu bölgenin trafiğine ilişkin herhangi bir düzenleme var ise buna ait mevzuat ile haritası temin edilir.

I) Acentenin ve donatanca tayin edilecek yetkili enspektörün ve avukatın yardım ve önerileriyle kaptan tarafından deniz raporu (sea protest) alınır.

4) Tedbirler

A) Özellikle hasarın büyük olduğu

hallerde tahminen belirlenecek tamir masrafları ve atıl kalınan (çalışılmayan) gün sayısı vs. göz önüne alınarak hesaplanan miktarın karşılığı, bir garanti mektubunun (imkan olduğu takdirde) çatışılan gemi sahiplerinden veya sigortacılarından teminine çalışılır. Bunun için gerekirse geminin seferden alıkonulması konusunda mahalli adli ve idari mercilerden tedbir istenir.

B) Her ne kadar, yeni kanunumuz ile getirilen düzenleme ile (TTK 1293 md.) çatma sonucu uğranılan zararın tazmini için açılacak davalar öncesinde bir ihtar düzenlenmesine veya başkaca bir şekil şartının yerine getirilmesine gerek olmadığı belirtilmiş ise de, yurtdışındaki uygulama dikkate alınarak, bugüne kadarki genel uygulama doğrultusunda, çatışılan diğer geminin kaptanına olaydan kendisinin sorumlu tutulduğunun ve her türlü tazminat ve hakların saklı bulunduğunu belirten bir protesto mektubunun imza karşılığı verilmesinde yarar bulunduğu düşünülmektedir. Bu mümkün olmadığı takdirde en yakın radyo istasyonu kanalıyla telsiz telgrafla protesto mektubu karşı gemiye iletilmelidir. (Protesto mektubunun ve sövreye davet mektubunun hazırlanması ve karşı tarafa tesliminde mümkün olduğu takdirde donatan acentesinden yararlanılmalı, ancak kontrol yine gemice yapılmalıdır.) Bu mektubun diğer bir sureti de çatışılan

geminin en yakın mümessil veya acentesine de gönderilmelidir.

C) Ayrıca, donatanca verilecek emir ve direktiflere ve tayin edilecek yetkili avukatın, enspektörün tespit edeceği esaslara göre hareket edilir.

III) ÇATMA DIŞINDA MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARINDA YAPILACAK İŞLEMLER;

1) Oturma, Yangın, Makine Arızası Gibi Hallerde Gemi Personeli Tarafından Yapılacak İşlemler:

Çatma dışındaki deniz kazalarında örneğin; oturma, yangın, makine arızası gibi hallerde, gemi kaptanı tarafından öncelikle can ve mal güvenliği için gerekli önlemler öncelikle alınır. Ayrıca; A) Gemide, yükte ve tesislerde meydana gelen hasar ve kayıpların büyümesini önleyici tedbirler alınır ve ileride hasar ve zararın boyutlarının büyütülmemesi için gerekli tespitler yaptırılır.

B) Gemi jurnali zamanında ve gereği gibi tutularak, gemiye, hatalı kayıtlar nedeniyle zarar verilmesi önlenir. Bu jurnalin, makine jurnali ve diğer kayıtlarla çelişkili olmamasına dikkat edilir.

C) Bir an önce donatana bilgi verilir, kaza ile ilgili görevlilerin bu konuya ilişkin yazılı ifade alınır.

D) Limana gelişte (çatma hadisesinde olduğu gibi);

a) Deniz Raporu alınır.

b) Müşterek avarya halinin mevcudiyeti halinde, müşterek avarya teminatı alınmadan yükün teslim edilmemesi için gerekli önlemler alınır.

c) Geminin denize, yola elverişlilik belgelerinin ve klas raporunun olaydan sonra da geçerliliğinin temini için gerekli işlemler yapılır.

d) Durumun önemine göre, gerektiğinde, donatandan teknik, hukuki vs. yardım istenir.

2) Büyük Çapta Deniz Kirliliğine Neden Olan Yağ/Yakıt Kaçırma Olaylarında Gemi Personeli Tarafından Yapılacak İşlemler:

A) Bütün “cargo transfer” ve “tank cleaning” işlemleri ile yakıt alıp verme durdurulur ve yağ ve yakıt kaçağını en az seviyede tutacak tedbirler alınır.

B) Yağ ve yakıt kaçırma olayı bir devletin karasularında meydana gelmişse, önce mahalli otoriteler haberdar edilir.

Donatanın onayı alınarak Mali Mesuliyet Sigortası (“P and I Club/Koruma ve Tazmin Sigortası”) temsilcisine haber verilir ve kendisinden aşağıdaki hususların tespiti için bağımsız bir sörvöyör tayin etmesi istenir.

Bu sörvöyörce; a) Kirliliğe sebep olan yağ/yakıttan örnekler alınarak ve kirlenen alan tespit edilir. b) Kirlenmenin neden olduğu zarar ve ziyan tespit edilir.

C) Derhal donatana olay duyurulur ve gerekli bilgi verilir.

D) Yağ, yakıt kaçağına ve kirlenmeye neden olan olay, detaylı olarak jurnale ve “Oil Record Book”a kaydedilir, aralarında çelişki olmamasına dikkat edilir.

E) Yağ ve yakıt kaçırma olayı ile ilgili görevlilerin bu konuya ilişkin yazılı ifade alınır.

IV) İDARİ, CEZAI, HUKUKİ SORUŞTURMALAR VE DAVALAR SIRASINDA GEREKLİ OLABİLECEK VE HUKUKÇULARCA İSTENİLECEK BİLGİ VE BELGELERİN HAZIRLANMASI;

1) Çatma Olayları ile ilgili Olarak:

a) Çatma mahallinin haritası, krokisi, varsa trafik mevzuatı, b) Kaptanın protesto mektubu, c) Deniz Raporu (Sea Protest), d) Geminin güverte ve makine jurnallerinin ilgili sayfalarının fotokopileri, e) “VDR” ve varsa “course recorder”, “BNWAS” kayıtları, “radar piloting chartlar”, f) Alınabildiği takdirde kılavuz raporu, g) Kaptan dahil, gemide çatma anında vardiyada olanların ve kazayı görenlerin ifadeleri, h) Personel listesi, ı) Çatmadan sonraki sörvöyör raporları, i) Çatmanın meydana geldiği andan itibaren, geminin eski haline gelmiş bir şekilde hareket ettiği ana kadar geçen zaman ile diğer kayıplar, harcamalar ve yaptırılan tamire ait masraf detayı ve miktar belirten fatura ve makbuzları bir dosya halinde hazırlanır.

2) Çatma Dışında Meydana Gelen Deniz Kazaları ile ilgili Olarak

A) Oturma, Yangın, Makine Arızası Gibi Hallerde:

a) Olay mahallinin haritası, krokisi, varsa trafik mevzuatı, b) Geminin olay sırasında geçerli “Denize, Yola Elverişlilik Belgeleri”, c) Klas Raporu, d) Gemide, yükte ve tesislerde meydana gelen hasar ve kayıplar ile ilgili tespitler, e) Kaptan

raporu, f) Deniz Raporu (Sea Protest), g) Geminin güverte ve makine jurnallerinin fotokopileri, h) Kılavuz varsa raporu, ı) Kaptan dahil, gemide çatma anında vardiyada olanların ve kazayı görenlerin ifadeleri, i) Personel listesi, j) Olaydan sonraki sörvöyör raporları, k) Olayın meydana geldiği andan itibaren, geminin tam eski haline gelmiş bir şekilde hareket ettiği ana kadar geçen zaman ile diğer kayıplar, harcamalar ve yaptırılan tamire ait masraf detayı ve miktarı belirten belgeler, fatura ve makbuzlar, l) Müşterek avarya halinin mevcudiyeti halinde, buna ilişkin bilgi ve belgeler, alınan müşterek avarya teminatları bir dosya halinde hazırlanır.

B) Büyük Çapta Deniz Kirliliğine Neden Olan Yağ Ve Yakıt Kaçırma Olaylarında Gemi Personeli Tarafından Yapılacak İşlemler:

a) Olay mahallinin haritası, krokisi, varsa trafik mevzuatı, b) Kaptan raporu, c) Deniz Raporu (Sea Protest), d) Yağ, yakıt kaçağına ve kirlenmeye neden olan olay ile ilgili gemi jurnali, makine jurnali ile yağ/yakıt kayıt defteri “Oil Record Book”nin tasdikli suretleri, (aralarında çelişki olmamasına dikkat edilir). e) Deniz kirliliğine ve zarara neden olan yağ ve yakıt kaçırma olayından sorumluların ve kusuru bulunanların bu konuya ilişkin yazılı ifadeleri, f) Geminin olay sırasında geçerli “Denize, Yola Elverişlilik Belgeleri” ve Klas Raporu, g) Deniz kirliliği ile ilgili olarak meydana gelen hasar ve kayıplar ile ilgili tespitler, h) Olay “cargo transfer” ve “tank cleaning” işlemleri sırasında meydana gelmiş ise buna ilişkin raporlar, ı) Gemini olayla ilgili kısımlarının planları, i) Deniz Kirliliğinin önlenmesi veya azaltılması için yapılan işler ve harcamalar ve detayları, j) Kirliliğe sebep olan yağdan alınan örnekler, varsa bunlara ilişkin tahlil raporları ve kirlenen alana ilişkin tespitler, k) Yağ ve yakıt kaçırma olayı ilgili olarak, her hangi bir devlet kuruluşu, veya sigortacılar veya P&I mahalli temsilcileri veya bağımsız sörvöyörlerce yapılmış her hangi bir inceleme varsa bunlara ilişkin raporlar. Olay sırasında gemide kılavuz varsa raporu, l) Kaptan dahil, gemide olay anında vardiyada olanların ve kazayı görenlerin ifadeleri, m) Gemide,

gemi personeli dışında, yük ilgisinin temsilcisi, veya limanın veya terminalin görevlileri “loading master” gibi, kişiler bulunduğu takdirde, mümkünse bu şahısların raporları, n) Personel listesi, o) Olaydan sonraki sörvöyör raporları bir dosya halinde hazırlanır.

V) İDARİ İNCELEME VE SORUŞTURMA SIRASINDA GEREKLİ OLACAK BİLGİ VE BELGELERİN HAZIRLANMASI;

“Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği¹” gereğince, -Türkiye’nin deniz yetki alanları ile iç sularında Türk veya Yabancı bayraklı gemilerin dahil olduğu veya bu gemiler üzerinde meydana gelen deniz kaza ve olaylarının ve

-Bulunduğu coğrafi konuma bakılmaksızın, Türk bayraklı gemilerin dahil olduğu veya bu gemiler üzerinde meydana gelen deniz kaza ve olaylarının,

-Yukarıdaki deniz Alanları dışındaki tüm deniz alanlarında, Türkiye’nin önemli ölçüde devlet sıfatını haiz olduğu kaza ve olaylar ile, tasarımı veya inşası Türkiye’de yapılan gemilerin dahil olduğu deniz kaza ve olaylarının, idari açıdan araştırma ve incelemesinin yapılması gerekmektedir.²

Bir deniz kazası meydana geldiğinde, “müteselsilen sorumlu olmak üzere, geminin kaptanı, kaptan bildirim yapamayacak durumda ise, yerine vekalet eden zabıt, geminin donatanı, işleteni veya acentesi ve bunlara ek olarak, sorumluluk sahası içinde meydana gelen deniz kazaları ile ilgili olarak da liman başkanlığı” en kısa süre içinde kazaya ilişkin bildirim yapmakla yükümlüdürler.

Deniz kazasına ilişkin bildirim en elverişli vasıtalar kullanılmak üzere, önce AAKKM³’ye yapılacak, AAKKM bu bilgileri inceleme kuruluna iletilecektir. Bu bildirim takiben, Kaptan ve yukarıda sayılan diğer ilgililer tarafından, Yönetmelik ekinde yer alan “Deniz Kazası Bildirim Formu” doldurularak, inceleme kuruluna internet üzerinden (E-posta) veya faks yolu ile gönderilecektir. Gönderilecek bu formun doldurulabilmesi için de, aşağıda sıralanan hususların önceden belirlenmesi ve form doldurulurken bilinmesi gerekmektedir.

1) Kaza Bilgileri:

Kazanın; tarihi, saati, tipi, yeri, koordinatları, nedeni, can kaybı olup olmadığı, can kaybı varsa sayısı, kayıp olup olmadığı, kayıp varsa sayısı, yaralı olup olmadığı, varsa sayısı ve durumları, çevre kirliliği olup olmadığı, hasar durumu, kurtarma operasyonuna katılan olup olmadığı, ilgili liman başkanlığı,

2) Gemi Bilgileri (Kazaya karışan tüm gemilerin):

Geminin adı, IMO numarası, bayrağı, çağrı işareti, geminin cinsi, personel ve yolcu sayısı, tonajı (GT/NT/DWT), tam boyu, eni, draftı, inşa yılı, yük durumu, yükün cinsi, geminin klas kuruluşu, son çıkış limanı, gittiği liman, gemide pilot olup olmadığı, VDR kayıt tuşuna basılıp basılmadığı,

3) Donatan veya işleten ve acente bilgileri:

Adları ve unvanları, adresler ve iletişim bilgileri (E-posta, faks ve tel)

4) Hava ve Deniz Durumu:

Hava durumu, rüzgar yön ve şiddeti, denizin durumu, dalga yönü ve yüksekliği, görüş mesafesi, ortamın aydınlık veya karanlık durumu.

5) Açıklamalar:

Kazanın nasıl meydana geldiği (Olay anlatımı), Kazaya neden olan faktörler (Analiz/Değerlendirme), Kazanın tekrarının Önlenmesi için tavsiyeler ve düşünceler,

VI) DENİZ KAZALARINDAN SONRA KAPTAN TARAFINDAN ALINACAK DENİZ RAPORU (SEA PROTEST)

1) Tanımı

Kaptan, yolculuk sırasında meydana gelecek, gemi veya yükün zıyanına veya hasara uğramasına veya geminin bir barınma limanına girmesine veya herhangi bir zarara neden olacak bütün kazaları, gemi adamlarının tamamı veya içlerinden bir kısmının katılmasıyla ilgili makamlara tespit ettirmek durumunda olup, yapılan bu tespit sonucu verilen belge de, "Deniz Raporu" olarak anılmaktadır.

Türkiye'de "Deniz Raporu" mahkeme kanalıyla yaptırılmakta, mahkeme kanalıyla yaptırılmış bir tespit mahiyetinde olmaktadır. Yurtdışında ise, ülkelerin bazılarında noterlerin, bazılarında da liman başkanlıklarının

bu konuda yetkilendirilmiş olduğu bilinmekte, bu işlemin, çoğu kere kaptanın vermiş olduğu kaptan raporunun, bu makamlarca tasdiki şeklinde yapıldığı görülmektedir. Yurt dışındaki Türk bayraklı gemiler, yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere oradaki Türk Konsolosluklardan "Deniz Raporu" alabilmektedir.

Türk Hukukunda "Deniz Raporu", TTK'nın 1098 ile 1101'inci maddeleri arasında düzenlenmiş olup, bu hükümlere göre, Kaptan, yolculuk sırasında gemiyi veya yükü ilgilendiren veya başkaca maddi zarar doğurması ihtimali olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayi olsa bile, bir deniz raporu düzenlenmesini istemeye yetkili olup, kendisinden istendiği takdirde de "Deniz Raporu"nu almak zorundadır. Bu istek, donatandan veya ilgili olduğunu ispat eden kişilerden gelebilir.

2) Usulü

Deniz Raporu ile ilgili tespit, TTK. 1098'nci maddeye göre; vakit kaybetmeden aşağıda yazılı yerlerde yaptırılması zorunludur; -Varma limanında ve varma limanı birden çok ise kazadan sonra varılacak ilk limanda, -Gemi tamir edildiği veya yük boşaltıldığı takdirde barınma limanında, -Yolculuk, geminin batması yüzünden veya diğer bir sebepten varma limanına ulaşmadan biterse kaptanın veya ona vekalet eden kimsenin uğradığı ilk uygun yerde yaptırılır.

Kaptan ölür veya tespit yaptıramayacak bir halde olursa, gemide kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıt bunu yaptırmak zorundadır.

- Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuat hükümleri saklıdır.

- Deniz Raporu için bütün gemi adamlarının ad ve soyadlarını ve görevlerini belirten bir cetvel ve gemi jurnali veya ilgili sayfalarının tasdikli örnekleri bir dilekçe ekinde yukarıda yazılı yerlerdeki mahkemeye veya ilgili Türk Konsolosluğu'na sunulur ve "Deniz Raporu" verilmesi talep edilir.

- Müracaat üzerine, mahkeme veya konsolosluk, deniz raporu için mümkün olduğu kadar yakın bir gün tayin ve bunu uygun bir şekilde ilan eder. Ancak ilan, mahzurlu bir gecikmeye neden

olacaksa mahkeme veya konsolosluk bundan vazgeçebilir.

- Gemi ve yük ile ilgili olanlar ile kaza ile ilgili diğer kişiler, mahkeme veya konsoloslukta bizzat bulunabilecekleri gibi vekil de tayin edebilirler.

- Kaptan, bu tespit sırasında, gemi jurnaline dayanarak gerekli açıklamalarda bulunur, gemi jurnali getirilemiyorsa nedenleri açıklanır.

- Gelen gemi adamları dinlenir, hakim veya konsolos gerek gördüğünde gelmemiş gemi adamlarının da getirilmesini isteyebilir, başka gemi adamlarını da çağırabilir.

Kısaca, bu tespit sırasında dinlenecek, ifadesine başvurulacak kişileri hakim veya konsolos olayın niteliğine ve olay sırasında vardiyada olup olmadığına göre, personel listesinden kendisi seçebilir ve bu şahısların belirtilen gün ve saatte mahkemede hazır bulundurulmalarını isteyebilir. Hakim veya konsolos, gerekli görürse, konunun aydınlığa kavuşması için kaptan ve diğer gemi adamlarına istediğini sorabilir. Kaptan ve gemi adamlarına doğru söylemelerini ihtar eder. Tutanağın aslı mahkemede veya konsoloslukta saklanır, isteyen ilgililere tasdikli suretleri verilir.

SONUÇ:

Son derece güç bir mesleği ifa eden denizcilere, yukarıdaki hususlara hiç ihtiyaç duymayacakları bir ortamda, kazasız, arızasız ve sorunsuz seyirler dilerim.

Notlar

¹ RG. 10.07.2014 t. 29056 sy.

² Ancak bu yönetmelik, ülkemizdeki tersane, tekne imal yeri, çekek yeri ve sökümlü tesislerinde, münhasıran geminin tamir, bakım ve tutumu sırasında meydana gelen kazalar da ve bunun dışında, askeri gemiler ile kamu hizmetlerine tahsisli olup, ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerine uygulanmaz.

³ Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi.

⁴ Bu mahkeme Ticaret Mahkemesi olan büyük yerlerde "Asliye Ticaret Mahkemeleri" olup, diğer bölgelerde ise "Asliye Hukuk Mahkemeleri"dir.

* Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

Baltık Dry Endeks 2019 başında neden düştü? (Bölüm II)**



HARUN ŞİŞMANYAZICI *

III-2-KURU DÖKME YÜK TONAJI ARZINDAKİ ARTIŞ BEKLENTİSİ:

Önceki sayıda da bir nebze söz edildiği üzere kuru dökme yük piyasasında görülen sıkıntının ana nedeni talepteki düşme ya da artış hızındaki azalma veya yetersizlikten ziyade gemi tonajı arzındaki aşırı artıştan kaynaklanmakta olup, bu eğilim son yıllarda düşse de piyasa biraz iyileşmeye başladığı zaman en azından hurdaya çıkartılan gemi tonajı miktarı hemen azalmaktadır. Nitekim 2015 ve 2016 yıllarındaki büyük hurdaya çıkarma oranlarından sonra bu eğilim piyasadaki iyileşme ile değişerek 2017 ve 2018 yılında da hurdaya çıkarılan tonaj miktarı çok az olmuştur. Hurdaya çıkarma yaşı da yeniden yükselmiştir. Aşağıda son üç yılda Kuru Dökme Yük Tonajında Hurdaya Çıkarma oranları verilmiştir.

Kuru Dökme Yük Gemilerinde Yıllar İtibari İle Hurdaya Çıkan Tonaj Milyon Ton

2016	2017	2018
29.3	14.7	4.0

Gelecekte kuru dökme yük tonajında yaş itibari ile hurdaya çıkarmaya müsait

olan gemi tonajı oranı son derece düşük olduğu gibi, eski yıllar gibi olmasa da (2017 yılında toplam kuru dökme yük filosunun %10'u civarındaydı) siparişteki gemi miktarı da diğer segmentlere göre bu gemi segmentinde çok fazladır.

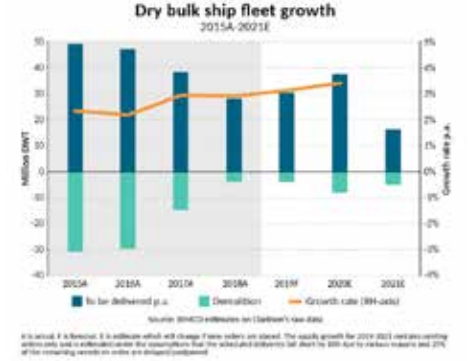
15 Şubat 2019 itibari ile siparişteki bulker tonajı 89.7 milyon DWT olup bulker tonajının %10.6'sına tekabül etmektedir. Bu siparişlerin teslim edilecekleri dönem ve miktarları ise; 2019 yılının geri kalan döneminde 40 milyon DWT, 2020'de 37.5 milyon DWT, 2021+ 12.3 milyon tondur. (Bkz: Clarkson Shipping Intelligence Weekly 15 feb 2019)

844.5 Milyon DWT'lik filonun yaşına baktığımızda ise filonun %74'ü 0-10 yaş gurubundadır. 10-15 yaş gurubu ise kuru dökme yük filosunun %13'üdür. 20-25 yaş ise filonun sadece %7'sidir. 25 yaş üstü ise %2'dir.

25 yaş üstünü potansiyel hurdaya çıkacak tonaj olarak ele aldığımızda bu miktar 17 milyon DWT olmaktadır. Kaldı ki, piyasanın 2017 ve 2018 düzeyindeki navlunlarda hurdaya çıkarma yaşı büyük gemilerde daha düşük handylerde daha yüksek olarak 25 yaş üstünde olmak üzere 27-31 yaşına kadar yükselmektedir. Kısaca kuru dökme yük tonajı önümüzdeki yıllarda düşük hızda artacak ve bu artış oranı 2019 yılında maksimum %3 civarında olacaktır.

Ancak hurdaya çıkarma tahminden fazla olursa (4-5 Milyondan daha fazla gerçekleşip 10 milyon DWT olur ise) bu büyüme %2'ler civarında gerçekleşecektir. BIMCO talepteki artışı ise %2.2 olarak tahmin etmekteydi. Bu durum yukarıdaki grafikte gösterilmiştir:

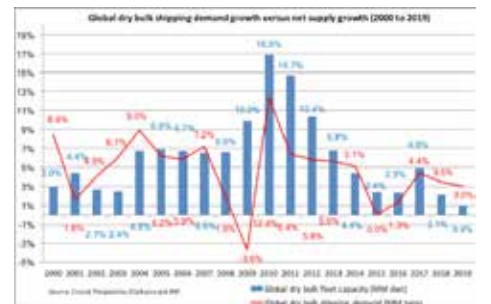
Clarkson'un 2019 yılı için 2018 yılına göre kuru dökme yükte talep artışı beklentisi %2.6'dır. Çin'in bu yılki büyüme



beklentisini %6-6.5 olarak belirlediği dikkate alınırsa geçen yılki %2.3 artışa göre 2019 için beklenen %2.6 artış en iyi senaryo sonucudur. Bunun gerçekleşmesi Çin'in genişlemeci para ve maliye politikalarına bağlı olacaktır. Bu ise Çin'in hali hazırdaki problemlerinden biridir. Çin'in ülke borcu ve batak kredi oranı giderek artmaktadır. Dolayısı ile buradaki imkan çok da fazla değildir.

Tüm bu yukarıdaki açıklamaların genel değerlemesi olarak kuru dökme yük tonajı artsa da, hala talep artışına göre üstesinden gelinebilir orandadır. Ancak geçmişin tonaj kümülasyonunu kompanse ederek ütilizasyon oranının artışına katkı sağlanamamaktadır.

Tonaj ile talep arasındaki fark açıldıkça da, doğal olarak kuru dökme yük piyasası bundan ters yönde etkilenmektedir. Bu durum aşağıdaki grafikte gösterilmiştir. 2016'nın ikinci yarısından itibaren kuru dökme yük taşımacılığındaki göreceli iyileşmeye paralel olarak 2017'de kuru



dökme yük gemisi yatırımcıları servise 300 yeni gemi sokmuşlardır. 2017 yılı

ve 2018'in ilk çeyreğindeki siparişlerin çoğu bu segmentte gelecekte büyük bir iyileşme ve getiri artışı (navlun/ kira) nedeniyle değil; verilen teşvikler nedeni ile Çinli, Güney Koreli ve Japon armatörlerin kendi tersanelerine verdikleri siparişlerden kaynaklanmıştır. Bu şekilde verilen siparişler toplam yeni kuru dökme yük gemisi siparişinin %36'sını sağlamıştır. Bunun dışında söz konusu tersanelerin ve diğer ülke tersanelerinin ve finans kuruluşlarının vermiş oldukları uygun kredi imkanları ve teşvik programları bu sipariş artışının ana unsurlarından biri olmuştur.

Bilindiği üzere deniz taşımacılığı piyasasında taşıma talebi navluna karşı elastik değildir (0.29'dur). Navlunların düşmesi talebi büyük oranda artırmamaktadır. Navlunu belirleyen arz ve talep miktarıdır. Tonaj artışını belirleyen ise normal şartlar altında piyasada oluşan navlun ve kira birimi olması iktiza ederken, boş kalan tersanelerin açığa gemi üretmesi, gemi inşacı devletlerin kendi lokal armatörlerine ve yabancı armatörlere uygun kredi koşulları sağlamaları, risk iştahı ile siparişleri artırmakta, gelecek ile ilgili ümit biraz artınca risk üstlenme oranı daha da artmaktadır. Bu nedenle de her bir armatörün bu şekilde riskli yatırım politikası konservatif varlık yönetimini uygulayan ve aldığı krediyi geri ödeyebilen armatör ve yatırımcının kazancını ve kredi ödeyebilme kabiliyetini ters yönde etkilemektedir.

Bunun başka bir anlamı tersanelerini teşvik eden devletler, dolaylı olarak armatörleri de teşvik ediyor gibi gözükseler de, piyasadaki gemi çekmeden bunu teşvik etmeden sadece yeni gemiler ile ilgili teşvikler armatörler için teşvik değil tam tersi onların mevcut durumlarını da kötüye götürme niteliği taşımaktadır.

Dökme yükte tonaj bakımından görülen diğer bir sıkıntı ise son yıllarda piyasaya giren VALEMAX (400.000 DWT) tonajında artış olmuştur. 2019'da da planlanana göre 9 Valemax, 52 VLOC, 20 Standart Cape Size, 133 Panamax, 122 Supramax ve 73 Handy tonaj piyasaya girecektir

(Kaynak BIMCO). Ancak piyasanın durumuna göre bu teslimlerde kaymalar olabilir. BIMCO'ya göre bu kayma ihtimali 2018'de %35'ken, 2019 da %25'e düşürülmüştür. Bunu da belirleyecek olan küresel ekonomi ve Çin ekonomisindeki büyüme olacaktır. 7 Mart 2019 itibari ile yayınlanan OECD büyüme tahminleri hem küresel olarak, hem de Çin için iyi gelmemiş büyüme beklentileri aşağı yönlü revize edilmiştir. (Küresel büyüme tahmini %0.5 aşağıya revize edilmiştir) Fakat daha sonra 20 Nisan 2019'da yayınlanan verilere göre Çin ilk çeyrekte yıllık %6.5 büyümeyi gerçekleştirebilmiştir. Bunun nedeni yaklaşık 40 milyar USD'ye yakın teşvik ve finansal genişleme olmuştur. İnşaat sektöründe fiyatlar artmaya başlamıştır. Bu nedenle Çin büyümesi için piyasa beklentisi bu yıl için yeniden %6.5'a çıkmıştır (Nisan 2019 revize ilavesi).

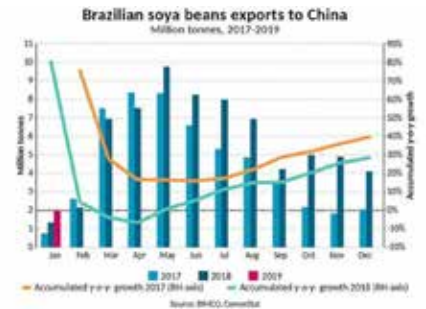
IV-KURU DÖKME YÜK PİYASASINDA 2018 SON ÇEYREĞİ VE 2019 BAŞINDAKİ BOZULMAMIN NEDENLERİ 1-ABD-ÇİN Ticaret Savaşı;

Kuru dökme yük piyasasındaki daralmanın en temel nedeni; ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşı ve ABD'nin 200 Milyarlık alımı için %10 vergi koyması ve 1 Ocak 2019'dan itibaren bunu %25'e çıkarma politikası olmuştur. Daha sonra bu karar 90 gün için ertelenmişti. Çin'de doğal olarak buna karşın kendi koruyucu önlemlerini almıştır. Doğal olarak bu uygulama gereği Çinli ithalatçılar alımlarını başka ülkelere kaydırmışlardır. Bu nedenle Çin'in ABD'den soya alımları düşmüş ve Brezilya'ya kaydırılmıştır. Bu cümleden olmak üzere; Çin'in ABD'den soya alımları 2018 yılı dördüncü çeyrekte %43'e düşmüştür. Çin'in 2017 yılı Kasım ayında 21 Milyon ton olan ABD'den Soya ithalatı 2018 yılının aynı ayında 11.9 Milyon tona düşmüştür. Bu azalma 122 Panamax (75.000 DWT) ya da 183 Supramax (50.000 DWT) yüküne tekabül etmektedir. (Bkz: BIMCO Peter Sand) Oysa 23 Kasım 2017'ye kadar ABD'nin o yıl içinde ihrac ettiği soyanın %71'i Çin'e gitmiştir.

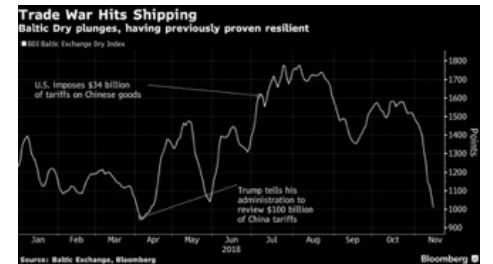
Bu düşmenin arkasındaki amil Çin'in ABD'den yapılan soya ithaline karşı

gümrük vergisi koyma hamlesi olmuştur. Bunun üzerine ABD başka alanlara ihrac hamlesine girmiş olsa da, (Avrupa, Akdeniz, Karadeniz, Karayipler ve Çin harici diğer Asya ülkeleri) Çin'e sattığının yarısı ya da 2/3'ünü gerçekleştirebilmiş, daha da kötüsü tonmil olarak taşınan miktar mesafenin kısalması nedeni ile düşmüştür. Buna Çin'in alımlarının ABD'den Brezilya'ya kaydırılması da katkı sağlamıştır.

Aşağıdaki grafikte 2018'in son aylarında Çin'in Brezilya'dan alımlarının artması görülmektedir.



Çin'in bu alımları doğal olarak Brezilya soya fiyatlarını artırmış, bu durumda ilave gümrük vergisine rağmen ABD'den soya ithali daha ekonomik hale gelmiştir. Fakat buna rağmen Çinli ithalatçılar ABD den ithal ettikleri soya yükü ile ilgili olarak Çin limanlarında sıkıntı ya da yaptırım ile karşılaşmamak için ABD' den ithalatı tercih etmemişlerdir. Bu durum aşağıdaki grafikte görülmektedir.



Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere Ekim 2018 den itibaren BDI hızla düşüşe geçmiştir.

2-Brezilya'da Vale Tesislerinde Meydana Gelen Baraj Kazası:

2019 Ocak ayında Vale'nin Brezilya'daki demir cevheri tesislerinde maden atık barajındaki çökme nedeni ile 140 kişi ölmüş ve 190 kişi de kaybolmuştur. Bu

durum ülkenin demir cevheri üretimini etkilemiştir. 30 Ocak 2019 tarihinde VALE bu olayın üretimlerini 40 milyon ton etkileyeceğini ancak açığı diğer taraflardan karşılayacaklarını belirterek ihracatlarında bir azalma olmayacağını beyan etse de, 6 Şubat 2019'da ilave 30 milyon ton üretimin aksayacağını belirtmiştir. Doğal olarak bu durum CAPE tonajını vurmıştır. Uzak Doğu'nun Çin başta olmak üzere Brezilya demir cevheri ithalatı Avusturalya'ya kaymış bu da mesafeyi kısalttığından tonmil esaslı ile Cape tonajı için talep miktarını düşürmüştür.

(2018 yılında Brezilya 380 milyon ton demir cevheri ihraç etmiştir. 2019 yılında bunun düşmesi beklenmektedir. Avusturalya'nın demir cevheri ihracatı ise 2018 de 841.3 milyon ton olmuştur. 2019 yılı beklentisi ise 858 milyon tondur. Doğal olarak demir cevheri alımlarının Brezilya'dan Avusturalya'ya shift edilmesi her 10 milyon tonda 9 Cape tonajını piyasanın dışına itmektir.

3-Afrika Domuz Ateşi:

Afrika domuz ateşi ya da vebasası Çin'de çok sayıda domuzun itlafına neden olmuştur. Bunun üzerine doktorlar domuz yemi içindeki protein miktarının düşürülmesini önermişlerdir. Buna bağlı olarak da Çin'in soya alımı düşmüştür.

4- Çin yeni yılının uzun sürmesi de yine piyasayı ters yönde etkilemiştir.

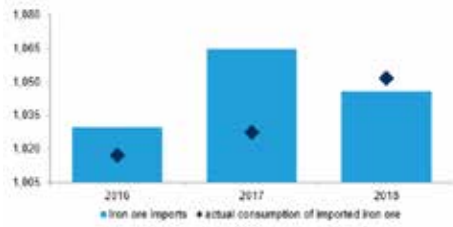
5-Çin Limanlarındaki Yüksek Demir Cevheri Stoklarının Kullanılması:

Çin limanlarındaki yüksek demir cevheri stokları, küresel iktisadi belirsizlik ve ticaret savaşı nedenleri ile Çin demir cevheri ithalatı yerine limanlarındaki demir cevheri stoklarını ve envanterini eritmeyi tercih etmiştir.(Bkz: Port Inventories' nightmare to bount capes). Ancak bu durum 2019 yılı başında görülmemiştir. Çin'in aylık olarak demir cevheri ithalatı Ocak 2019'da 91.3 milyon tona çıkmıştır. Bu miktar 2018 Eylül ayından beri yapılan aylık en yüksek ithalattır. Fakat 2018 Ocak ayının 100.4 milyon ton ithalatına göre düşüktür. 2019 başındaki ithalat artışının nedeni Lunar yeni yıl öncesi stok seviyesini artırmak

düşüncesi ile olmuştur. Yoksa sanayi üretiminde bir canlılık mülahazası ile olmamıştır.

Bilindiği üzere 2018 yılında küresel çelik üretimi 77 Milyon ton artmıştır. Bunun 57 milyon tonu Çin tarafından sağlanmıştır. Bu artış miktarının geriye kalan kısmının 7 milyon tonu Hindistan'da, 5.1 milyon tonu ABD ve 3.8 milyon tonu İran'da üretilmiştir.

Çin'de limanlardaki demir cevheri envanterinin kullanılması aşağıdaki grafikte izah edilmiştir.



İthal edilen demir cevheri karşısında kullanılan ithal demir cevheri; 2018 yılında ithal edilenden daha fazla demir cevheri kullanılmıştır. Bunun anlamı daha az demir cevheri ithal edilerek bunun yerine stoklardaki demir cevheri kullanılmıştır. 2018 yılında Çin'in demir cevheri ithalatı 1.046.000.000 ton olmuştur. 2019 yılında ise %1.6 artış ile 1.063.000.000 ton olması beklenmektedir. 2019 yılında Japonya'nın demir cevheri ithalatında bir artış beklenmemekte olup, G. Kore için ise bu beklenti %0.81'dir. (Clarkson weekly report 15 FEB 2019)

2019 yılında Çin'in çelik üretiminin %1 civarında artarak 937.5 milyon ton olması beklenmekle beraber bu 2018 yılında 2017 yılına göre olan artış oranının altında kalmaktadır. 2017 yılı üretimi 870.9 Milyon ton, 2018 yılı üretimi ise 928.3 milyon ton olmuştur. 2019 yılında Japonya'nın ve Avrupa'nın çelik üretimi hemen hemen aynı seviyede kalacaktır.

2019 yılında Çin'in kömür ithalatı ise -%3 düşerek 220.4 milyon ton olması beklenmektedir. Hindistan'ın kömür üretimi ise 2019 yılında %6 artarak 237.2 milyon ton olacaktır. Hindistan böylece dünyanın en büyük kömür ithalatçısı olma unvanını ele geçirecektir. Japonya ve G.

Kore'nin kömür ithalatı maksimum %1 oranında artabilecektir. Bununla birlikte Çin'in kömür ithalatı Ocak 2019'da 2018 Aralık ayına göre kara esaslı (land borne) ithalat da dahil olmak üzere 10.2 milyon tondan 33.5 milyon tona çıkmıştır. Bunun nedeni ise Kasım ve Aralık ayından beri gümrük muamelelerinin ancak tamamlanabilmiş ve istatistiklere girmesi olmuştur.

2019 yılı Şubat ayında Çin'in PMI İmalat Sanayi Endeksi'de 50'nin altına inmiştir. Buda sanayi üretiminin daraldığına ve burada işlerin iyi gitmediğine işaret etmektedir. Ancak yukarıda da belirttiğimiz üzere Çin'de işler teşvikler ile iyileşmeye başlamış ve PMI Endeksi Mart ayı için 49.9'dan 50.8'e çıkmıştır. Nisanda bu iyileşmenin devamı beklenmektedir.

V-SONUÇ VE 2019 YILI İÇİN BEKLENTİ

Yukarıda pek istemesek de mecburen karamsar bir tablo ortaya konmuştur. Ancak bazı olumlu hususlarda son günlerde ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlar içinde en önemlisi; henüz tam olarak kesinleşmese de ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşının erteleneceği hususundaki beklentilerin artması olmuştur. Bu olumlu trend Mart ve Nisan aylarında da devam etmiştir. Diğer önemli bir husus ise bu yıl Brezilya yeni soya sezonu iyi geçmekte ve bu nedenle soya sezonu erkene gelmiştir. Diğer taraftan eğer ticaret savaşı sona ererse off sezonda da Çin'in ABD'den soya ithali devam edecektir. Bunun etkisi yukarıda da açıklandığı üzere Brezilya'dan yapılan soya taşımaları bakımından Mart ve Nisan başı trip charter rate'leri tonaj fazlasına rağmen artmış ve nispi bir iyileşme görülmüştür. Ancak buna rağmen BDI de çok fazla bir iyileşme görülmemiştir. Nisan 22 itibari ile ise bizim buradaki daha önceki tahminlerimiz doğrultusunda 790 çıkarak 800 pointe yaklaşmıştır. 27.04.2019'da ise 889 puana çıkmıştır.

2018 yılı kadar olmasa da çelik üretimi Çin ağırlıklı olarak artacaktır. Çin'in karşı karşıya olduğu durgunluğu en az hasarla atlamak için maliye ve para politikaları ile ekonomiyi canlandırma tedbirleri devam edecektir. Fakat tüm bunlara

rağmen küresel ekonominin Japonya, İngiltere ve AB dahil içinde bulunduğu zayıf büyüme ve yakın gelecekte iktisadi durgunluk beklentisi (son OECD verilerine göre %3.5'dan %3.3'e düşürülmüştür.) bu büyüme içinde de servis sektörlerinin ağırlıklı ve destekleyici olması sanayi alanında ise gerilemenin görülmesi 2019 ve 2020 için dökme yük piyasasında çok önemli bir beklenti içinde olmamızı engellemektedir.

Baltic Dry Index 7 Mart 2019 itibari ile 664 olmuştur, ufak ufak artış olsa da bu artış tatmin edici olmaktan uzaktır. OECD'de Çin'in 2019 büyüme tahminini düşürmüştü ve sert bir şekilde büyüme hızındaki düşmenin küresel ekonomiyi ters yönde etkileyeceğini beyan etmişti. Bu yıl sanırım BDI aşağıda 700'ler yukarıda maksimum 1200'ler bandında seyredecek çok önemli bir değişiklik olmaz ise CAPE ve daha büyük VLOC'ler için kötü bir yıl olacaktır. Burada en önemli olan husus Çin'in ve diğer Asya ülkelerinin alacağı önlemler olacaktır. Dolayısı ile Çin'e bağlı olarak karşımızda iki senaryo bulunmaktadır: (Bkz: Drewry Maritime Research –How will China'a inventory story unfold in the near term?)

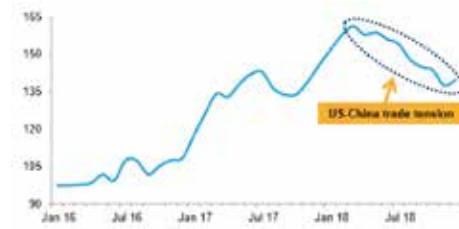
i) İyi Senaryo:

İçinde bulunulan durumdan çıkmak için Çin hükümeti alt yapı yatırımlarını hızlandıracak ve genişlemeci para politikası ile çelik için ülkede talebi artıracaktır. Diğer taraftan hükümet temiz hava girişimini devam ettirmekte olup, çelik sektörü emisyon bakımından kontrol altına alınacaktır. Bu nedenle yüksek kaliteli cevher talebi artacaktır. Bu da dışarıdan ithalat ile karşılanacaktır. Böylece doğal olarak taşıma talebi

artacaktır. (Mart başında yaptığımız bu kestirme gerçekleşmeye başlamış ve Çin'de imalat PMI indeksi iyileşmiş. Yıllık ilk çeyrek büyümesi %6.5 olmuş ve BDI de 790 çıkmıştır. (27.4.2019 889 puan olmuştur.)

ii) Kötü Senaryo:

Diğer taraftan Çin ile ticaret savaşı bir şekilde sonra erene kadar stokların kullanılması gibi bir durumla da karşılaşmak muhtemeldir. Bu durum aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.



Çin limanlarındaki demir cevheri envanteri milyon ton

Bilindiği üzere Çin ekonomisi 2018'de %6.6 büyümüş olup, bu son 28 yıldaki en düşük büyüme oranı olmuştur. IMF'ye göre bu büyüme oranı 2019 ve 2020'de tahminen % 6.2 olacaktır. Çin de bu tahmini %6-6.5 arası bir değer olarak ortaya koymuştur. Son açıklamalarda orta gelir tuzağından çıkmak için ileri teknoloji ağırlıklı ihraç ürünlerini hedefleyen "Made in China 2025"den hiç söz edilmemiştir. Muhtemelen mevcut ticaret savaşı müzakereleri sırasında, ABD'nin benden aldığın ya da en nazik ifade ile taklit ettiğin teknoloji ile bana karşı rekabet ediyorsun şikayetine karşı dikkatleri üzerine çekmek istememektedir. Çin'in bu konuda faaliyetleri göze sokmadan devam edecektir. En son İtalya'yı da

OBOR'a dahil ederek, parası ile sıkıntı içerisinde olan ülkeleri bir şekilde kazan kazan esası ile kendine bağlamaktadır. Bu ise ABD ve İngiltere'de rahatsızlık yaratmaktadır.

Yazarın notu: 2018 sonunda ve başında beklenen küresel durgunluk, alınan tedbirler ile 2019 ilk çeyreğinde sanki hafifleyerek yukarı yönlü bir iyileşme göstermeye başlamıştır. Bu konudaki ilk sinyal Çin'den gelmiştir. Çin'in 40 milyar USD'lik teşvik ve finansal genişleme hamlesi daha önce belirttiği gibi iç talebi kamçulamıştır. Çin'de nispi bir iyileşme yaşanmaya başlamıştır. Avrupa Merkez Bankası faiz artırımını 2020 sonuna ertelemiştir. Tam tersi piyasaya uygun kredi vermeleri için bankalara fon sağlamıştır. ABD'de FED 2019 faiz artırımlarını muhtemelen yapmayacak ya da maksimum bir faiz artırımını yapacaktır. Bilanço küçültmesi de 3.6 trilyon USD civarında bu yılın sonbaharında sonlandırılacaktır. Bu güvercin yaklaşımlar piyasalarda bir rahatlama yaratmıştır. Euro bölgesinde ve Almanya'da da son PMI İmalat Output Endeks verileri hala düşük olsa da, son iki ayın en yükseği olarak gerçekleşmiştir. Eurozone PMI imalat output 48.1, PMI imalat ise 47.8 olarak gerçekleşmiştir. ABD'de ise PMI İmalat Output son iki ayın yükseği olarak 52.4 olmuştur. İşsizlik başvuruları azalmış ve ücretler de artmıştır. ABD de hala resesyon beklentisi olmakla beraber gerçekleşme süresi uzamıştır. Şimdilik sanki dipten çıkış gibi bir hava olsa da, asıl durum 2019'un ikinci yarısında görülecektir. Ancak iyileşme yapısal reformlar ile gerçekleşmemektedir. Finanskolik dünyaya finansman sağlanarak rahatlama sağlanmaktadır. Marjinal olarak fayda sağlayan bu durum bütünde bünyedeki tahribatı daha da artırmakta ve krizi daha büyük olarak yaşamak üzere geleceğe ertelemektedir. Bu nedenle yalancı bahara da pek aldanmamak gerekir.

H.Ş İstanbul 7.03.2019 revize 22.04.2019

* EKONOMİST

** Editörün notu: (Bölüm I'in devamıdır)



DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN KALBI MARE FORUM'DA ATTI

Ev sahipliğini GİSBİR'in yaptığı 6. Mare Forum İstanbul 2019; IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ve denizcilerin efsane Ulaştırma Bakanı, Eski Başbakan Binali Yıldırım'ın katılımı ile gerçekleşti. Toplantıya Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran da katılırken, Türk denizcilik sektörü globalleşen dünyada her yönüyle masaya yatırıldı.



Tuzla Radisson Blu Hotel'de gerçekleşen toplantı sabah saatlerinde başlayıp akşam altıya kadar panellerle devam etti. Katılımcılar panellerin sona ermesinin ardından düzenlenen kokteyl ile bir araya gelip network sağladılar. Mare Forum dünyanın pek çok yerinden yabancı denizciyi bir araya getirirken, Türkiye'nin önde gelen denizcilik firmalarının üst düzey yöneticileri ve denizci sivil toplum kuruluşu başkanları düzenlenen panellerde farklı konularda görüşlerini bildirdiler.

Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Oral Erdoğan ve Ulaştırma Bakanlığı'nın denizcilikten sorumlu genel

müdürleri ve Eski Denizcilik Müsteşarı Suat Hayri Aka da katıldı.

Toplantının açılış konuşmasını yapan Mare Forum Genel Müdürü Jannis Kostoulas herkese hoş geldin dedikten sonra Mare Forum hakkında şunları söyledi: "Dünyanın bütün denizcilik noktalarında yılda 15 ila 20 forum gerçekleştiriyoruz. Denizcilik sektörünü bir araya getirmek suretiyle interaktif bir zeminde fikirleri ve vizyonları paylaşıyoruz. Katılımcılar, beyin fırtınası gerçekleştiriyor, günümüzün ve geleceğin acil meselelerini ele alıyorlar. Türkiye dünyanın en önemli ülkelerinden biri olmasının yanı sıra, denizcilikte de öne çıkan bir ülke. Türkiye'de denizciliğin geleceği, gemi inşada yeni teknolojiler, yönetmelikler, mevzuatlar, çevre, iklim, gemi sahipliğinin değişen yüzü ve Türkiye denizciliğinin geleceğini konuşacağız."

AMAÇ BİLGİNİN PAYLAŞIMI

Toplantıda konuşma yapan GİSBİR Başkanı Murat Kiran ise yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Oturumlarda ele alınacak konular sadece denizcilik sektörümüze ışık tutmakla kalmayacak, ayrıca geleceğin şekillenmesine de ciddi katkı sağlayacaktır. Türk denizciliğini merkeze alarak, Türkiye'den dünyaya denizcilik sektörünü, gemi inşadaki gelişmeleri, ticaretten finansa denizciliğinin bugününü ve dününü açıklayacak sunumlar dinleyeceğiz. Hepsi birbirinden önemli olacak bu oturumlar sonrasında Türkiye'nin dünya denizciliğindeki rolünün daha iyi anlaşılacağını düşünüyoruz. GİSBİR olarak bu konferansı kritik denizcilik konularının tartışılmasına, bilginin paylaşılmasına, sektörün farklı taraflarının bir araya getirilmesi için bir fırsat olarak değerlendiriyoruz."

ÇİN ENDİŞESİ

Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran İngiltere yaptığı konuşmada dünya ve Türkiye denizcilik piyasalarında genel durumdan bahsederken şunları söyledi: "Birçok denizcilik şirketi krizin etkileri dolayısıyla gemilerini satmak zorunda kaldı veya aynı sorunları yaşayan şirketlerle birleşmeyi seçtiler. Bazı şirketler ve ülkeler bu krizi fırsata dönüştürdü ve bu krizden daha da güçlü çıktı. Uzun bir durgunluk sonrasında dünya ekonomisi en nihayetinde güçleniyor. Küresel ekonomik büyüme 2011'den beri en yüksek düzeyine ulaşmış durumda. Yine de hala belirsizlikler mevcut. Brezilya'daki durum ve Brexit dünya denizciliği için



endişe kaynağı. ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşlarından sonra, ABD'nin alüminyum ve çelik ithalatına kısıtlamalar getirmesi ve yaşanan gerilimlerin denizcilik sektörüne etkileri olmaktadır. Çin ekonomisinin dünyanın geri kalanı için önemli bir ticaret ortağı olduğunu söylememiz gerekir. Çin'in 'Kuşak ve Yol Projesi' dünyanın enerji ihtiyaçlarını karşılamaya devam etmekte, küresel deniz ticaretine de önemli fırsatlar sunmaktadır."

OTOMASYON VE DİJİTALLEŞMENİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Tamer Kiran konuşmasında otomasyon ve dijitalleşmenin de önemine değinirken, "Otomasyon ve dijitalleşme dünya denizcilik sektörünü şekillendirmektedir. Siber güvenlik, yapay zeka, nesnelere interneti, otonom gemiler, dijital twin, big data, block chain ve robotik teknolojileri denizciliğin tedarik zincirinde oyun değiştiriciler olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknolojinin yanı sıra dünya deniz ticaretinin yönetimi için yeni yeteneklere ihtiyacımız var. Yeni yeteneklerin sektöre çekilmesinin yanı sıra onlara ve sektöre parlak bir gelecek sunmak asıl zorluklar olarak karşımıza çıkıyor. Türkiye ve Türk denizcilik sektörü 2008'deki küresel krizden sonra paralel bir gelişme gösterdi. Bu dönemde Türkiye'nin ekonomisi diğer ülkelere kıyasla daha iyi bir performans sergiledi. Denizcilik sektörünün uluslararası doğasından dolayı bu durum Türk denizcilik sektörüne yansdı. Sektör yan

dalları ile beraber dünya ekonomisindeki gelişmelere paralel olarak bir durma noktasına geldi ve ulusal düzeyde özel koruma tedbirleri alındı. Bu negatif gelişmelere rağmen Türk denizcilik sektörü küresel talep beklentilerine ve ihtiyaçlarına paralel olarak gelişme gösterdi. Bu noktada 29 milyonluk dwt'lik bir hacmin Türk denizcileri tarafından yönetildiğini söyleyebiliriz. Türk denizcilik filosu tonaj açısından dünyada 15. sırada" sözlerini kullandı.

KITACK LIM: "EN ÖNEMLİ KONU İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ İLE MÜCADELE ETMEK"

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim konuşmasına bir deniz şehri olduğunu belirttiği İstanbul ile ilgili övgülerle başladı. Kitack Lim konuşmasında denizcilik sektörü ve insanlık için en önemli konunun iklim değişikliği ile mücadele etmek olduğunu belirtip, "IMO gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımlarını azaltmak üzere tedbirler üzerinde aktif olarak çalışıyor ve iklim değişikliğine mani olmak istiyor.

Biz 2018 yılında IMO'nun sera gazı salınımlarını azaltmak için ilk stratejisinin kabul edildiğini gördük. Bu ne anlama

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, konuşmasında "Türkiye Cumhuriyeti'ne gösterdikleri katkılar ve liderlik için teşekkür ederim. Türkiye'nin desteklerini bir sonraki aşamada da sürdürmelerini diliyorum" dedi. Lim, Bakan Yardımcısı'ndan iklim değişikliği konusunda işbirliğinin devam edeceği sözünü aldıklarını da belirtirken, "Biz bu hedeflere ulaşmaya yönelik detaylı çalışmaya başladık. Gerek 2019 yılında gerek sonrasında çalışmalar devam edecek ve 2023 itibarıyla sona erecek. Üye devletler de burada kendi önerilerini sunarak stratejilerini belirleyecek ve geliştirecekler" sözlerini kullandı.

"IMO 2020'NİN UYGULANMASINDAKİ BELİRSİZLİKLERİ GİDERECEĞİZ"

Kükürt içeriğinin azaltılmasına yönelik adımlara değinen Lim, "Gelecek yıl yürürlüğe girecek önlemlerin hem çevre üzerinde, hem insan sağlığı üzerinde çok faydalı etkileri olacak. Gemilerden gelen emisyonlar zararlı hava kirlenmesi konusunda limanlarda ve sahil şeridinde çok zarar veriyor. Bunun düzeltilmesinin insan sağlığı ve çevre üzerinde olumlu etkileri olacak. Gerek nakliye, gerek bunker tedarikçileri açısından bu yıl



geliyor? Gemilerden gelen sera gazı emisyonlarının tamamen kesilmesi, bunun da Paris Antlaşması ile bağlantılı olduğunu gördük. Bu düzenlemelerle hali hazırda denizlerde faaliyet gösteren gemilerin sera gazı emisyonlarını yüzde 80 azaltmak anlamına geliyor" ifadelerini kullandı.

hayati öneme sahip. IMO 2020'nin etkili bir şekilde uygulanmasına yönelik bir belirsizlik varsa, buna da odaklanacağız. Bunun yürürlüğe girmesi öncesi geçen süre boyunca IMO elinden geleni yapmak suretiyle, 2020 kararlarının pürüzsüz bir şekilde uygulanmasında önemli rol oynayacak."



Selim Dursun, “İstanbul tarih boyunca hep büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır” dedikten sonra “Denizcilik ekonomisinden daha fazla pay almak için her geçen gün rekabet artmakta” ifadelerini kullandı. Dursun şunları söyledi: “Bu bağlamda finansal ekonomik bölge kavramı ve mavi ekonomi denizdeki ekonominin farkındalık yaratması ile deniz ticareti ülkelerin stratejik planlarında yer almaya başlamıştır. 2008 krizi öncesinde deniz ticaretinin en yüksek olduğu dönemler dünya ticaretinin de yüksek olduğu dönemlerdi.”

“DENİZCİLİĞİ İLERİ TAŞIMAK İÇİN SEKTÖR İLE BERABER ÇALIŞMALIYIZ”

Türkiyemiz son 15 yıllık süreçte gelişme adına büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. 2017 verilerine göre dünyanın 18. büyük ekonomisi, Avrupa'nın ise 7. En büyük ekonomisi. Türkiyemiz genç bir nüfusa sahip. 80 milyonluk nüfusun 31,7 olan yaş ortalaması ile Avrupa'daki en genç nüfusa sahip güçlü ve bölgesinde lider bir ülke konumundadır. Ülkemizde son 15 yılda yakalanan istikrar denizcilik sektörümüzde de kendini gösterip, denizciliğimizde birçok anlamda önemli atılımlar gerçekleştirdik. Türk denizciliğinin ekonomik büyüklüğü 2018 itibarıyla 17.5 milyar dolar değere ulaşmaktadır. Ayrıca bir milyona yakında istihdam sağlamaktadır. 2003 yılında 8,9 dwt'iken, bugün 2018'de 28,6 milyon dwt ulaşarak 15. sıraya yükselmiştir. Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2003'ten bu yana 190 milyondan 460 milyona, deniz yolu

ile gerçekleştirilen taşımalarımız ise 2003'te 49 milyon ton iken 2018'de 328 milyon tona ulaşmıştır. Türkiye rekabetçi bir hale gelmiş yat inşa endüstrisine sahiptir. 660 imalatçımız ile yük yat imalatında dünya üçüncüsü konumundayız. Gemi inşa sektörümüzde, ihracat, bakım, onarım, yurt içi üretim, yan sanayi ve geri dönüşüm sanayi dahil yıllık 2.5 milyar dolar ciroya ulaşmıştır.

Yapılan yatırımlarla tersane sayımızın 35'ten 78'e çıktığını belirten Dursun, “Türk denizciliğini daha ileriye taşımak için sektörümüz ile beraber çalışıyoruz” ifadelerini kullandı.

“DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN İSTIKRAR GEREKİYOR”

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlarından, önceki Meclis Başkanı Binali Yıldırım, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Kitack Lim'i selamlayıp kendisinin Uluslararası Denizcilik Üniversitesi'nden sınıf arkadaşı olduğunu belirtti. “Hepimizin bildiği gibi 2008'den bu yana dünyanın sentezi kaymış durumda. Küresel ticaret bozulmuş, dünya büyümesi bir türlü gerçekleştirilemiyor. Dünyada ticaret iyi durumda olmayınca denizcilik de bundan en önde ekleniyor. Biz hangi tedbirleri alırsak alalım işin sonunda ticaret olmazsa üretim olmazsa bundan denizcilik sektörü de payını olumsuz bir şekilde alacaktır” diyen Binali Yıldırım “Denizcilik sektörünün beklediği şey istikrardır” ifadelerini kullandı. Binali Yıldırım, “Bu bakımdan dünya denizciliğinin karşısında duran iki tane

önemli sorun var. Bunlardan bir tanesi öngörülemezlik, ikincisi de gittikçe işletmeleri kuşatan çevre hassasiyetinin getirdiği bir takım maliyetli kurallar. Tabii deniz ticareti istenen seviyelerde olsa, taşımacılık yapanlar bu yaptıkları işten memnun olsalar, maliyetleri kurtarıp para kazansalar doğal olarak çevre ile ilgili hassasiyetlerin tamamını fazlasıyla yerine getirmek isteyecekler. Çevreye karşı ihanet edecek en son sektör denizcilik sektörüdür” sözleriyle denizcilik firmaları üzerindeki maliyet yaratan çevre regülasyonlarına vurgu yaptı.

“NAVLUNLAR DÜŞÜNCE ZORLAYICI KURALLAR BAZI OYUNCULARI SAF DIŞI BIRAKMAK İÇİN KULLANILABİLİYOR”

Binali Yıldırım, “Denizlerimiz gözümüzün mavisine kadar bakmak mecburiyetindeyiz. Bu bilinç bu hassasiyet yıldan yıla değişmektedir. Ancak işletmelerin ticari rekabet şartlarıyla çevre hassasiyetini birbirine dengeli bir şekilde ele alınması ve küresel ticarete bir tasfiye hareketine meydan verilmemesi gerekir. Zaman zaman gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkeleri oyun dışına itmek için böyle yollara başvuruyorlar. Bunu bir genelleme yaparak söylemiyorum. Geçmişte sıkça yaşadığımız bir şey var. Aşırı rekabetten dolayı navlun fiyatlarında bir düşüş yaşandığında, bu sefer zorlayıcı kurallarla bazı oyuncuları saf dışı bırakmak geçmişte yaşadığımız olumsuz örnekler arasındadır. Bu bakımdan çevre hassasiyeti ile küresel deniz ticaret filusunun sağlıklı bir şekilde büyümesi ve küresel ticaretin istikrarlı bir şekilde sürmesi meselesini eş zamanlı olarak dünya gerçeklerini göz önüne alarak irdelemek, incelemek mecburiyetindeyiz. Tabii IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack'ın, bu meselelerde bütün üye ülkelerin görüşlerini düşüncelerini değerlendirip ve üye ülkelerin, sektörün beklentilerini herkesle paylaşmak, makul ve mantıklı olanı yapmak gibi bir görevi var. Aslında zor bir görev. Çünkü beklentiler farklı, talepler farklı. Bunları bir noktada birleştirip uygun çözümü bulmak, tabiatıyla çok da kolay olmasa gerek” ifadelerini kullandıktan sonra



Türkiye'nin denizcilik alanında 15 yılda yaptığı atılımlardan sayısal verilerek paylaşarak örnekler verdi. Ardından Binali Yıldırım ülkemize ziyareti sebebiyle IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'e günün anısına bir plaket takdim etti.

“İNGİLİZCE YABANCI YATIRIMCI İÇİN ŞART”

Günün ilk panelinde, panelistler “Neden Türkiye” sorusunun cevabını aradı. Panelin modaratörü Diederik Legger, Türkiye'nin ve İstanbul'un güzelliklerinden bahseden bir konuşmaya yaptıktan sonra sözü Richard Groves'a bıraktı. Richard Groves, Türkiye'de 17 yıl boyunca gemi inşa sektöründe çalıştığını söyleyip sektörde iyi bir perspektifin olduğunu söyledi. 68 yaşında biri olarak 43 yılını gemicilik sektöründe geçirdiğini söyleyen Groves, “Sektörün en güzel yanı çalışanların Türk olması. Çünkü onlar muazzam insanlar ve çok misafirperverler” dedi. Groves, yabancı yatırımcının çekilmesi için sektördeki İngilizce konuşabilme oranının artırılması lazım dedi. Esinduy yabancı dil konusunda Groves'un düşüncelerine katıldığını belirtip, gurur duyulan Türk denizcilik sektöründen ve kapasitesinden övgü ile bahsedilirken İngilizce gibi basit bir sorunun ayağa takılmasının çok yazık olduğunu söyledi.

“TÜRKİYE BÖLGESİNDEKİ EN BÜYÜK TEDARİKÇİ”

Panel kapsamında bir konuşma yapan Mustafa Muhtaroglu, “Neden Türkiye” sorusuna bunker dünyası açısından cevap verip: “Yunan armatörü dostumun İstanbul cennet demişliği var bana. Bunker sektörü açısından hizmetler

açısından bir cennet. Neden Türkiye? Çünkü tedarik Türkiye'de... 12 bin bunker tedariki ile bölgedeki en büyük yakıt tedarikçisi Türkiye” ifadelerini kullandıktan sonra kükürt ve balast suyu ile ilgili düzenlemelerde bir kaos noktasına ilerlendiğini söyledi. Muhtaroglu IMO'nun kafa karışıklığını giderecek tedbirleri için şimdiden Kitack Lim'e teşekkürlerini ilettiler. Kahve arasının ardından, “Türk Gemi İnşa Sektörü, yeni teknolojik devrime nasıl cevap veriyor, gelecek perspektifleri nelerdir?” isimli panelde Prof. Dr. Mustafa İnel, Burak Mursaloğlu, Stefano Bertilone, Antony Vourdachas, Taylan Salgur, Yiğit Savaş Yüksel, konusunda görüşlerini bildirdiler.

Emtia ve Denizcilik Rönesansı – Geleceğe Bakmak panelinde geleceğe yönelik konteyner, dökme ve emtia pazarlarında piyasanın algısı ve gelecek beklentileri üzerine bir panel gerçekleştirildi. Panelde Angelica Kemene, Mustafa Muhtaroglu, Engin Koçak, Cihan Ergenç, Finn Essendrop, Simos Dimitriou gelecek üzerine yapılması gereken fizibiliteler, market beklentileri üzerine görüşlerini bildirdiler. Ekonomist Harun Şişmanyazıcı panelde deniz ticareti üzerine derlediği sayılar verileri katılımcılarla paylaşırken, Türk deniz ticaret filosunun teknik kabiliyetlerinden bahsedip panelistlere dipnot düştü.

Panelde yapılan bir diğer oturumun ise konu başlığı “Yatırımlar ve Finans”tı. Büyümenin sürdürülmesi, Türk deniz taşımacılığı, offshore, denizcilik, limanlar, lojistik ve emtia endüstrisi için fırsatların konuşulduğu panelde

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Eximbank Pazarlama Genel Müdür Yardımcısı Enis Gültekin, Rona Kaspi, Michiel Steeman, Gökhan Esin piyasalar üzerine görüşlerini bildirdiler. Enis Gültekin, EximBank'ın denizcilik sektörüne ciddi anlamda kredi imkanları sağladığını belirtip gelecekte yapılacak finansal işbirlikleri için sektörle temaslarının artırılması gerektiğini söyledi.

“TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN YARATTIĞI AVANTAJLARI GÖRENLER BAŞARILI OLDU”

Toplantıda son yapılan panelin konusu ise: “Global Bağlamda Türk Deniz Ticaret Filosunun İlerlemesi” idi. Diğer panel gibi interaktif bir şekilde geçen panelde, Esko Marine Genel Müdürü Erhan Esinduy, Er Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, AVS Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, Arkas Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali İbrahim Kontaytekin konuşmalar yaptılar.

Cihan Ergenç panel kapsamında “Türkiye 70'lerin 80'lerin düşük seviyelerinden buralara geldi. Çok güzel tersanelerimiz, gemilerimiz var. Yükselen yeni nesil gayet güçlü şekilde geliyor. Ben Türkiye'nin denizcilik sektörüne sonsuz güveniyorum” ifadelerini kullandı. AVS Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, Cihan Ergenç'in sorduğu soruya cevaben, “Türkiye denizcilik sektörü tam ilerlemesi gerektiği şekilde ilerlemiyor” dedikten sonra şunları söyledi: “Türk denizcilik sektörü olarak klasik bir şekilde çalışıyoruz. Biraz daha muhafazakar bir yapımız var. Aynı zamanda öğrenmeye de çok açığız. Dolayısıyla avantajlarımız ve dezavantajlarımız var. Türk denizcilik sektörünün yarattığı avantajları görenler başarılı oldular” sözleriyle Türk denizcilik sektörünün yarattığı potansiyelin altını çizdi.

Toplantı son olarak GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran ve Mare Forum Genel Müdürü Jannis Kostoulas'ın yaptığı teşekkür konuşmaları ile sona erdi.

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NİN 41. GENEL KURULU YAPILDI

Türk Armatörler Birliği 41. Olağan Genel Kurul Toplantısı İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda yapıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda yapılan toplantı açılış ve Genel Kurul Başkanlık Divanı'nın seçilmesi ile başladı. Toplantıda DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de katıldı. Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce toplantıda açılış konuşmasını yaptı.

Ahmet Bedri İnce açılış konuşmasında şu ifadeleri kullandı: "Armatörler Birliği, birlik olarak çok önemli bir kurum. Burada armatörlerin ve sektörün sorunları ile ilgili ciddi çalışmalar yaptık. Bu çalışmalarını başarılı bir şekilde götürüyoruz. Bunun daha güzel, etkin ve aktif olması hususunda Yönetim

Kurulu'nda yeni bir kurul ile değişiklik yaptık. Yönetim Kurulu Üyelerine bu seçimde gençleri öne çıkartarak bizleri daha iyi temsil edecekleri düşünerek onları göreve getirmek istedik. İnşallah bunda da muvaffak olacağız. Sektöre başarı ile hizmet veren arkadaşlarımızı listemize aldık. Hepsini tebrik ediyorum. Genel Kurulumuzun hayırlı olmasını temenni ediyorum."

Toplantı neticesinde kurulların seçimleri de yapılmıştır. Buna göre Yönetim Kurulu Asil Üyeleri şu isimlerden oluşuyor: "Ahmet Bedri İnce, Cihan Ergenç, Onur Alkın Kalkavan, Erhan Bayraktar, Metin Düzgüt, Ali İbrahim Kontaytekin, Tayfun



Çebi, Rasim Akar, Murat Er, Adnan Naiboğlu, Kemal Akbaşoğlu, Burak Akartaş, Orhan Arslan." Denetleme Kurulu Asil Üyeleri ise şu isimlerden oluşmakta: "Cafer Kalkavan, Türkay Deniz, Yakup Şekerci."

KOSDER'DEN KİŞİSEL GELİŞİM SEMİNERİ

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) 'İş Dünyasında NLP' konulu seminer düzenleyerek denizcilik sektöründe bir ilki gerçekleştirdi.

Toplantıda Kişisel Gelişim ve NLP Uzmanı Oğuz Saygın, katılımcılara çeşitli sorular yönelterek onların stres altında karar verme ve şartlanma gibi psikolojik özelliklerini sınaması.

Oğuz Saygın, yöneticilik ve liderlik, ekip yönetimi, empatik-etkili iletişim, insanları tanıma sanatı, problem çözme teknikleri, zorluklarla başa çıkma, sıradışı düşünme becerileri, zaman yönetimi, stres yönetimi, ikna sanatı konularında katılımcıların da dahil olduğu interaktif bir eğitim gerçekleştirdi.

Saygın, analitik düşünme, beynin fonksiyonlarının uyumu gibi konularda çeşitli örnekler verdiği toplantıda ayrıca katılımcılara biorezonans

tedavisi uygulandı. Ses frekansları ile uygulanan biorezonans tedavisi organların olağan dışı titreşimlerini fark ederek tekrar yoluna koyması için insan kulağının duymayacağı ses dalgaları yolluyor.

Toplantıda bir konuşma yapan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, KOSDER olarak bu tarz sosyal etkinlikleri artırmak istediklerini belirtti. Toplantı sırasında sorduğu sorulardan bahseden Hüseyin Kocabaş hepsi bir yana ama bu toplantıda paylaşılan Şems Tebrizi'nin, "Düzenim bozulur, hayatım alt üst olur diye, endişe etme. Nereden biliyorsun hayatın altının üstünden daha iyi olmayacağını" sözünden bile büyük ders çıkarmamız gerektiğini vurguladı.



Kocabaş denizcilik mesleğinin zor ve yıpratıcı bir meslek olduğunu, mesleki dezorformasyon olarak pek çok sağlık sorununun görülebildiğini belirtti. Kocabaş, bu sorunların çözümünde Oğuz Saygın'dan oldukça faydalanacaklarını söyledi.

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

TÜRK LOYDU 63. OLAĞAN GENEL KURULU'NU GERÇEKLEŞTİRDİ

Türk Loydu Vakfı'nın 63. Olağan Genel Kurulu, Tuzla'da bulunan Genel Merkez'deki Prof. Dr. Teoman Özalp Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi. Toplantıda yönetimin bugüne kadar yaptığı faaliyetler ve gelecek planları konuşuldu.



Toplantıya Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran ve GMO Başkanı Salih Bostancı da katıldı. 63. Olağan Genel Kurul, şehitler adına saygı duruşu ve İstiklal Marşı okunması ile başladı. 1962 yılında kurulan ve denizcilik sektörünün ilk ve tek yerli klas kuruluşu olan Türk Loydu Olağan Genel Kurulu'nda İstiklal Marşı'nın ardından; Genel Kurul Divan Başkanı ve üyelerinin seçilmesi ile Olağan Genel Kurul zabıtlarını imzalamaları için Divana yetki verilmesi gerçekleştirildi. Ardından Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu kurula hitaben bir konuşma yaptı. Melikoğlu Türk Loydu'nun 2018 yılında elde ettiği bazı başarıları değinerek, "Paris MOU Türk Loydu gene yüksek performans listesinde yer alarak 9. sıraya yükseldi. Bu dünya çapında bir başarıdır uluslararası klas kuruluşları arasında Türk Loydu 9. sıraya ulaştı. Bu yıl açıklanan sıralamada bir sıra daha yükselmeyi hedefliyoruz. 2. önemli konu IMO'da aldığımız GBS onayı. Bu Türk Loydu için önemli bir başarıdır. Burada uluslararası alanda ciddi bir mücadele verdik. IMO'nun kriterlerini geçtik. MSC 100 IMO meclis toplantısında karşı lobi vardı karşımızda. IACS üyesi ülkeler, onların yandaş ülkeleri Türk Loydu'nun bu yetkiyi almaması için baya ciddi bir mücadele verdiler. Ben bu çalışma için Türk Loydu

ekibine, Lütfü Bey'e, Ulaştırma ve Dış İşleri Bakanlığı yetkililerine şükranlarımı sunuyorum. IACS artı Türk Loydu ifadesi IMO'nun gündemine girdi" sözleriyle Türk Loydu'nun başarılarına değindi. Cem Melikoğlu son önemli başarı olarak nükleer enerji konusunda Türk Loydu'nun aldığı yetkilendirmeye değindi.

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır genel kurulda yaptığı konuşmada, "Bizim insanımız tenkidi fazla takdiri az yapar. Burada tenkitten ziyade takdirlerimi ifade etmek istiyorum. Yeni yönetime, Türk Loydu çalışanlarına tebriklerimi sunuyorum. Uzun süredir Türk Loydu ile hem genel kurullara katılarak, hem gemi inşada, armatörlükte hizmet alan bir firma olarak çok yakın ilişkilerimiz var. O yıllardan bu yana hem hizmet kalitesinde hem ilişkilerde çok iyi bir seviye yakalamış durumda Türk Loydu. Bunun daha da ileriye taşınması temennimizdir. Hep diyoruz denizci ülke denizci millet diye. Denizci ülke olmanın birkaç tane olmazsa olmaz kıstası var. Bunlardan bir tanesi yerli ve milli kuruluşlarının güçlü olmasıdır. Denizciliğin pek çok alanında çok güzel bir seviye yakaladı ülkemiz ama sertifikasyon, yüksek standartlara sahip bir klas müessesemizin olması denizci ülke olmamızın önemli bir şartı. Tabii nihai hedefimiz Türk Loydu'nun IACS üyesi olması. Bu yöndeki

çalışmalarınızda da başarılar diliyorum. Hem Deniz Ticaret Odası olarak, hem benim de uzun yıllar odada dile getirdiğim Deniz Teknolojileri Araştırma Geliştirme Uygulama Merkezlerinin kurulması konusu var. Rahmetli Yücel Odabaşı başkanım ile bu konuşmayı yaptığımda 2008 senesiydi. Bununla ilgili bir dosya hazırlamıştık. Bunun Türk Loydu'nun işi olduğunu söylemiştim. Gerçekten Ar-Ge olmadan hiçbir şey olmuyor. Çok değişik dinamikler, imkânlar var. TÜBİTAK başkanımızla daha önce yaptığımız toplantıda, bir Denizcilik Mükemmeliyet Merkezi'nin kurulması projesi ortaya çıktı. Buna TÜBİTAK Başkanımız da zihnen hazır. Bunun da hayata geçirilmesi yönünde çalışmalar yapıyoruz. Deniz Ticaret Odası'nda bu dönem Ar-Ge ve Teknoloji Komisyonu kurduk. Son toplantıda alınan karar gereği 'Benim de bir fikrim' var isminde ödüllü bir yarışma düzenlenecek. Nihai hedef bu fikirleri sektörel buluşturmak. Ar-Ge konusunda inşallah yapılan çalışmalarla netice alacağımızı düşünüyorum" ifadelerini kullandı. GİSBİR Başkanı Murat Kıran ise, "Ben genel kurullarda şuna dikkat ederim. Çok sesler yükseliyorsa orada bir sıkıntı vardır. Bugün burada hiç öyle bir şey görmedik. Demek ki her şey çok şeffaf, güzel olmuş iyi yolda devam ediyor. Bu yolda yolunuza devam etmenizi diliyorum" ifadelerinin ardından bazı sorunlar olsa da sektörün tüm bileşenlerinin bir arada olmasının mutluluk verici olduğunu söyleyip, "Hep beraber olursak güçlü olacağız" dedi. Kıran, "Bugün geldiğimiz noktada rakiplerimiz ile kıyasladığımızda iyi yerlere geldiğimiz farkındayız. Batı da Doğu da bunun farkında" ifadelerini kullandıktan sonra GİSBİR'in düzenlediği Mare Forum'da bunun emarelerini gördüklerini söyledi.



“New Horizons With CRS”

The Istanbul Office: Tatlısu Mah. Elalmis Cad. Sekip Sok. No: 5 Our Dream Residence

Kat: 2 Kapı: 10 Ümraniye - İstanbul - Turkey 34774

Phone: +90 (216) 314 90 25 • Phone: +90 (216) 314 90 26 • Email: info@leadsmar.com

Croatian Register of Shipping Marasovica 67 21000 Split

REPUBLIC OF CROATIA • E-mail (collective): tech.coord@crs.hr

Phone: +385 (0) 21 408 111 • Fax: +385 (0) 21 358 159

web: www.crs.hr

“HER GEÇEN YIL DAHA İYİ OLACAK”

Exposhopping Expomaritt İstanbul fuarında dünya denizcilik sektörünün huzuruna çıkan denizcilik endüstrimizin imkan ve kabiliyetleri takdirle karşılandı. DTO'nun düzenlediği fuarın öne çıkan markalarından biri de Yaf Diesel oldu. Fuar kapsamında mikrofonlarımızı uzattığımız Yaf Diesel Direktörü Yusuf Kanıcı fuarın nasıl geçtiğini değerlendirdi.



“ORGANİZE HAREKET ETMEK GEREK”

“Bu yıl Tuzla'da düzenlenen Exposhopping Expomaritt İstanbul Denizcilik ihtisas fuarının iki sene önceki fuarlarla karşılaştırıldığında ciddi anlamda daha profesyonel daha organize ve verimli bir fuar olduğu kanaatindeyim, gerek katılımcı gerek ziyaretçi yorumları ve katılımcı ve ziyaretçi rakamları da bu doğrultuda. Türkiye'de organize edilecek olan bir sonraki fuarın kesinlikle bu yılkinden daha fazla katılımcı ve ziyaretçisi olacağını düşünüyorum yapımcıların bu doğrultuda organize ve iyi hazırlanmaları gerekiyor. Yurtdışı fuarları ile karşılaştırmak gerekirse komşularımız Yunanistan ve Rusya'da düzenlenen fuarlarda ziyaretçi ve katılımcı sayısı çok daha fazla. Bizim de bu rakamları yakalayabilmemiz için bundan sonraki fuarlarda gerek Deniz Ticaret Odası'nın gerek bu konuda Türkiye'de faaliyet gösteren birlik ve derneklerin organize olarak birlikte hareket etmeleri gerektiğini düşünüyorum. Örneğin en basit yapılabilecek Tuzla ve Yalova'daki tersanelerin organize olarak tersanelerinde bulunan yerli

yabancı armatör temsilcilerine VIP giriş kartı çıkartıp fuara getirmeleri ya da ziyaret etmelerini sağlamaları gerekirdi. Bilmiyorum belki de yapılmıştır fakat bildiğim kadarı ile bu konuda organize bir çalışma olmadı diye biliyorum bazı tersaneler bireysel olarak müşterilerini getirdiler.

Türkiye'de faaliyet gösteren klas kuruluşlarının ülkede düzenlenen fuarda katılımcı olmaları gerektiğini düşünüyorum bu da fuara canlılık katacaktır, Örneğin iki yıldır CCS (CHINA CLASSIFICATION SOCIETY) Türkiye'de aktif olarak faaliyet gösteriyor fakat birçok tersane ve armatör firmanın CCS varlığından haberdar olmadığını düşünüyorum, Fuar kendileri için iyi bir fırsattı fakat fuardan haberdar değillerdi. Fuar yapımcıları bu konuda Deniz Ticaret Odası'ndan ve sektörde faaliyet gösteren diğer birlik ve derneklerden destek ve fikirler almalılar.”

“POTANSİYEL MÜŞTERİLERLE TANIŞMA FIRSATI BULDUK”

“Biz Yafdiesel olarak fuardan memnunuz en azından beklentilerimizi karşıladığını

düşünüyoruz. Dört gün boyunca yoğun bir şekilde gerek hali hazırda tanıştığımız çalıştığımız müşterilerimize yeni parça ve ekipmanlarımızı tanıtmaya çalıştık gerekse daha önce tanıma fırsatı bulamadığımız yerli ve yabancı potansiyel müşterilerimiz ile tanışma fırsatı bulduk... Ayrıca standımızda Kore, Japonya, Çin ve Almanya'dan işbirliği içerisinde olduğumuz üretici firmalardan 10 temsilci vardı bize destek ve yardım için buradalardı. Ben sizin aracılığınız ile kendilerine ve fuar yapımcılarına teşekkür etmek istiyorum”

“BRIGHTSKY'DA FİLTRE BAKIM GEREKMİYOR”

“Türkiye satış ve satış sonrası bakım servis için yetkili olduğumuz BSKY marka BWMS bildiğimiz geleneksel elek tip filtre olmadan dolayısı ile bakım temizlik gerektirmeden tıkanma riski olmadan gemi ömrü kadar garanti verdiğimiz Hidrosiklon ile balast suyunu ıslah ediyor. Yeni kuralları karşılayabilmek için bu filtrelerin elek kalınlığı 20 mikrona düşürüldü, 20 mikron dediğimiz sac telinden daha ince bir kalınlık. Denizden gelen suyu ilk olarak bu filtre karşılayacağı için sistemlerin en büyük handikabı bu filtreler olacak.

Sık sık tıkanma sorunu yaşanacağı ve her ne kadar geri yıkama sistemleri olsa da zamanla filtrelerin içerisinde kalan mikro organizmaların zamanla büyüyerek filtreleri kullanılamaz hale getireceği kaçınılmaz bir gerçek. İTÜ tarafından bu filtrelerin temizlenmeleri ile ilgili bir proje yürüttüklerini fuarda öğrendim. Şu ana kadar 350 gemide 600 un üzerinde sistemimiz hali hazırda sorunsuz çalışmaktadır. Biz kullanıcılar ile görüştüğümüzde çok iyi geri dönüşler alıyoruz.”



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



Bunker kısa tarihi ve 2020 sonrası...

Bunker (deniz yakıtları) dünyası 2020'de yürürlüğe girecek MarPol (Marine Pollution-Deniz Kirliliği) kuralları ile gemi yakıtlarındaki sülfür miktarının 0.5 % oranında kısıtlanması ile birlikte tarihinin en büyük değişimlerinden birisini yaşamak üzere...



CAN BEŞEV *

Yakıtların büyük çoğunluğunu şu an fuel oil (veya bazı pazarlarda adlandırıldığı üzere no:6) oluşturmakta, ticari olarak başlangıcı 1955 yılında İskoçya'da Alexander Stephen ve Oğulları Tersanesi'nde inşa edilen 5284998 IMO numaralı o zamanki adıyla "Princess of Vancouver" Ro-Ro Gemisi'ne dayandırılmakta. O zaman içinde ortalama 7 ton fuel-oil yakan 2,300 DWT'luk bu gemiden bugünün 80 % oranında fuel-oil'e dayanan yaklaşık 300 milyon tonluk küresel bunker pazarı tarihini burada birkaç satıra sığdırmak elbette imkansız...

En basit açıdan bakarsak, kalıntı ürün olarak adlandırılan fuel-oil'in kullanılmasının sebebi, temel olarak rafineriler açısından bunun eksi kar marjında bir son ürün olmasıdır. Farklı yıllar içinde azalmışsa da, bugün halen daha bir varil fuel oil, bir varil ham petrolden daha ucuz bir ürün, çünkü en üst seviyede değer bulan LPG, benzin vs. ürünler çıkartıldıktan sonra geriye "kalan" bir yakıt türü. Rafinerilerin gelişmesiyle beraber, bu kalan üründen

nasıl daha fazla üst değere sahip yakıt çıkartılması teknolojisi oluşmuş ve gemi sayısı ile artan talebe karşı daralan arz yıllar içinde fiyatları arttırmış olsa da, halen fuel oil denizcilik için en ucuz yakıt olmaya devam ediyor. Ortalama olarak tüm dünyadaki fuel oil üretiminin yarısını tüketen bir sektör. Fiyat olarak verilere baktığımızda, son 20 yılı ele alırsak, 1998 yılında tonu 50 \$ olan bunker, 2008 yılında 800 \$ üzeri rakamlara çıkmış olsa da, bugün 400 \$ seviyelerinde satılmakta ve 1 Ocak 2020'ye kadar da bir varil ham petrolden daha ucuz olmaya devam edecek. Sonrası, özetle şu an için belirsizlik...

1955'den bu yana ülkemize bakarsak, ihrakiye olarak adlandırılan transit deniz satışları ilk olarak 1950'lerin sonu gibi mobil şirketiyle başlamış, o zamanlar devlet kuruluşu olan Petrol Ofisi (Bugün Vitol bünyesinde) ile devam etmiş ve 1980'lerde Çukurova Holding bünyesindeki Baytur / Anadolu Firması ile bir ivme kazanmış olduğu büyüklüğümüzden aktarılıyor. 1985 yılında yıllık 300,000 ton civarında olan Türk bunker sektörü, 1990'larda özel girişimin sektöre daha yoğun girişiyle 800,000 ton seviyesine çıkmış ve bugün yılda 3 milyon tondan fazla satılan dünyanın en önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Değişen bunker dünyasında yeni pazar dinamikleriyle Türkiye'nin yer alacağı rolü de hep birlikte göreceğiz.

"YURT İÇİNDE VE YURT DIŞINDA ÖNEMLİ BAŞARI HİKAYELERİ VAR"

Türkiye'nin çok önemli, ancak fazla göz önünde olmayan başarı hikayelerinden birisi bunker dünyası. Hiç yoktan yaratılmış ve gerek devlet tarafından, gerekse de özel sektörden birçok kahramanın omuzlarında yükselmiş bir küresel denizcilik atılmış bir Türk

imzası. Birçok ilkleri beraberinde getiren güzel bir gurur tablosu... Herkesi içine sığdırmak mümkün olmasa da -ve sayamadıklarımızdan affola -bazı örnekleri alırsak, örneğin bugün dünyanın en büyük yakıt firmalarından birisi olan Cockett'in CEO'su bir Türk: Cem Saral... Bu sıkça dile getirilen "Coca-Cola'nın Türk CEO'su Muhtar Kent" kadar büyük bir haber denizcilik ve yakıt dünyası için, kendisi aynı zamanda yurtdışına çıkmış ilk Türk deniz yakıtları insanı 2000'li yılların başında. O acilen yoldan ilerleyen bugün 50'yi aşkın Türk var, dünyanın en büyük yakıt şirketlerinde çalışan Türk'ler olarak bir ekol olundu ve çok güzel pozisyonlara imzalar atılarak uluslararası anlamda bir güç haline gelindi; toplamda satılan 100 milyon tondan fazla yakıtta bugün bir yerinde bir Türk var. WFS, Peninsula Petroleum, Bunker Holding, Glencore, Monjasa, Total, Alpha, Sonan, Med Petroleum, Sing Fuels, Varo, IBT, Kairos gibi 10'dan fazla uluslararası şirkette en az bir Türk var ve her birimizde bir konsolos gibi çalışıyoruz Türk bunker dünyasını daha da geliştirmek için...

Türkiye içine baktığımızda da, yine önemli ilkler görüyoruz büyümenin ve gelişmenin yolunu açmış olan:

- 1980'lerde ilk defa yabancı sermayeli tüccar şirketleri getiren rahmetli Nuvit Varol (Kpi Bridge Oil) yolundan bir okul olarak birçok satışı geliştirdi ve emsal oldu. Oğlu Caner Seren Varol da, dünyada bunker risk yönetimi şirketinde çalışan ilk Türk oldu. Yine 1980'lerde sektöre giren Mustafa Muhtaroğlu (bugün Enerji Petrol sahibi), uluslararası sektör birliği olan IBIA'da görev alan ilk Türk yönetim kurulu üyesi, Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği (GYİD) kurucu başkanı oldu (Bugün başkan CYE Petrol Sahibi Deniz Eraydın'dır). GYİD, İstanbul'da ilk defa



2000'li yıllarda Uluslararası Bunker Konferansı'nı düzenledi ve bu dünya çapında bir marka oldu, Londra ve Singapur'dan sonra en önemli üçüncü toplantı kabul edildi ve sonraki yıllarda devam edilip açılan bu yoldan IBIA Convention 2019 yılında Türkiye'ye geliyor.

- 1990'lı yıllarda bunker kredi raporları alanında çalışan ilk Türk olan Dynamar Firması'nda Hasan Öztürk halen sektöründeki tek Türk olarak devam ediyor, sonrasında Can Ertem (Lloyds List ile şimdi Glencore Kredi Müdürü) ve ben Can Besev (Ocean Intelligence ile şimdi Peninsula Petroleum icra yönetiminde Küresel İş Oluşturma Müdürü). Bir Türk kredicinin varlığı bugün dünyada önemli bir şey, Sinan Utlu (Monjasa) ve Umut Kuzu (Vitol) bu bayrağı devam ettirenlerden. İşin bilgi tarafında yine kredi değerlendirme kuruluşunda Melis Yıldırım Maddison (Infospectrum) ve bunker bilgi tarafında Enes Tunagür (Argus) Türk bayrağını dalgalandırıyor.

* 2000'li yıllarda bugün en büyük Türk bunker şirketi olan Arkas'ı da önemle anmak gerekir (Ufuk Erinç ve Erdem Coker). Çünkü bugün büyük ve yeni bir buluş olarak lanse edilen denizcilik firması özgereksinimleri temelinde yaratılan gücü tüccarlık temelinde güçle

birleştiren modelin ilk mimarlarından ve yine birçok ülkeyi dolaşarak İstanbul'u haritaya koyanlardan... Gelecek için de LNG Bunker konusunda Türkiye'de ilk projeyi geliştiren ekip.

- 2010'lu yıllarda muhtemelen tüm Türk dünyasının en büyük şirketi olan kardeş Azerbaycan'dan Socar'ı Türkiye'ye getiren Zeki Tarakçı ve ekibi bugün milyar dolarlık Star Rafinerisi ile ayrıca dünya çapında kargo konusunda en büyük söz sahibi şirketlerden birisi olarak ayrı bir gurur kaynağı şeklinde tarihe geçti. Bugün dünya çapında bir yakıt avukatı olan Hakan Tüfekçi'den, ilk Türk bunker brokeri Ali Türk Kaynar'a kadar çok büyük bir aile Türk bunker dünyası... Arada bazı iç anlaşmazlıklar olsa da, ortak nokta hep; Türk bunker varlığını nasıl daha iyi noktaya getirebiliriz, neler yapılabilir ve bu çabaların her biri gelecek için bir patika...

DEVLETİN YARATMIŞ OLDUĞU GÜVEN ORTAMI ÖNEMLİ

Türk bunkerciliği için en önemli "varlık"lardan biri de devletin yaratmış olduğu pazarda güven ortamı; çünkü bugün Türkiye dünyada yakıt kalite güvenliği ve teslim edilen miktar olarak dünya çapında muhtemelen mübalağasız bir numara. Bu da yine çok da göz önünde olmayan başlı başına bir gurur

hikayesi, çünkü Türkiye'deki gibi bir kalite ve miktar güvence sisteminin en azından benim bildiğim bir emsali yok...

Birkaç yıl sonra bir paragraf daha yazacağız, 2020'li yıllar diye...

İşte yukarıda saydığım örnekler, saymadığım yüzlerce insan ve devletimizle bugün geleceğe giden güvenli bir patikadayız. Konunun başına dönersek; 2020 sonrası için bunker artık bir "kalıntı" atık yakıt olmayacak, çünkü ya değerli Marine Gasoil (MGO) yakılacak egemen olarak ya da çok düşük sülfürlü Fuel Oil ki, bu da bir "premium" üründür. Fiyatı da kuvvetle muhtemel ham petrolden pahalı olacaktır. Yeni ürünlerde veya pahalı olan ürünlerde "güven" eskisinden çok daha önemli hale gelecek ve bu finansal, operasyonel yükü kaldıracabilecek şirketler ve limanlar için de bir fırsat olacaktır.

Türkiye artık bir bunker çekim merkezi olan, dünya çapında üst yerlere oturan "İstanbul" ile yetişmiş yerli ve uluslararası insan gücüyle milyar dolarlık bir marka.

Ben isterim ki, birkaç yıl sonra şöyle yazalım:

- 2020'li yıllarda Türk bunker dünyası birlik oldu ve önündeki fırsatı çok iyi değerlendirdi. 2018-2019'da başlatılan ve dört büyük ikmal firmasının dahil olduğu İstanbul2020 Çalışma Grubu sayesinde sektör konuya hazırlıklı girdi. İstanbul, en büyük ve güvenli bunker limanlarından birisi olmayı sürdürdü ve kazancına bir kaç milyon daha ekledi. En büyük başarı, bir Türk firmasının dünyanın en büyük ikmal ve ticaret firması olmasıydı. Bunda emeği geçen X, Y, Z kişilerine Türk milleti sonsuza kadar müteşekkir kalacaktır. Kim o X, Y, Z? Bu yazıyı okuyan herkes olabilir, yeter ki isteyelim ve birlik olalım.

*** PENINSULA PETROLEUM KÜRESEL İŞ GELİŞTİRME MÜDÜRÜ**

**** Editörün notu: Yazarımızın makalesi geçen sayımızda yayınlanmış ancak teknik bir nedenden dolayı makalenin bir bölümü dizgide yer almamıştır. Anlam bütünlüğünün kaybolması nedeniyle makaleyi yeniden yayınlıyor ve özür diliyoruz.**

Denizcilik sektörü ve lazerler



PROF. DR. ERSİN KAYAHAN a,b,c

Özet: Ülkemizde ve dünyada lazerlerin farklı amaçlar için kullanımı her geçen gün artmaktadır. Dördüncü sanayi devrimi (Endüstri 4.0) ve buna bağlı olarak otomasyon sistemlerindeki gelişmeler lazer teknolojilerinin kullanımını vazgeçilmez kılmaktadır.

Dünya ticaretinin 90%'ı gemiler ile yapılmaktadır. Gerek gemi kazaları gerek otomasyon sistemleri gerekse CO2 salınımı yeni teknolojilerin denizcilik sektöründe kullanımını önemli kılar. Shipping 4.0 Endüstri 4.0'a oldukça benzer olmakla beraber sadece bulut bilişimi (cloud computing) ve katmanlı imalata (additive manufacturing) ihtiyaç duymaz. Fakat her ikisinde de robotik ve otomasyon önemli bir yer tutmaktadır. Bu çalışmada robotik ve otomasyon çalışmalarına oldukça uygun olan lazer ve lazer teknolojilerinin denizcilik sektöründeki kullanım alanları verilmiştir.

1. LAZERLER

Lazer kelimesi 1957 yılında Gordon Gould tarafından ilk defa ortaya atılmıştır. Uyarılmış ışımaya ile kuvvetlendirilmiş ışık anlamına gelir. İngilizcesi LASER olup "Light Amplification by Stimulated

Emission of Radiation" ifadesinin baş harflerinden oluşan bir sözcüktür [1, 2]. 1916 yılında Albert Einstein'ın önerdiği uyarılmış ışımaya teorisi, lazerin temelini oluşturmaktadır. Einstein'ın önerisi ile temellenen lazerlerin tarihsel gelişimi, sırası ile 1928' de Rudolph W. Landenburg tarafından, uyarılmış ışımaya varlığının kanıtlanması, 1940' da Valentin A. Fabri Kant'ın sayı yoğunluğu tersiniminin olma olasılığını, 1947' de Willis E. Lamb ve Rutherford' un uyarılmış ışımaya ilk gösterimini başarmaları ile ivme kazanmıştır [1-4].

1960'ların sonuna kadar endüstriyel alanda pek kullanılmayan lazer, 1970'lerin ortalarında kesme, kaynak, delme ve markalama işlerinde, ölçme ve daha birçok sanayi uygulamasında yerini almıştır. Daha sonraki yıllarda boya lazerleri, excimer ve diyet lazerleri bulunarak ve geliştirilerek lazer teknolojisi bugün, savunma sanayinden endüstriye, tıp alanından, haberleşme, bilgisayar ve hatta eğlence sektörüne kadar birçok alanda kullanılabilir hale gelmiştir [4, 5]. Günümüzde birçok farklı özelliğe sahip lazerler mevcuttur.



Şekil 1. Lazer çeşitleri

2. LAZERLERİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KULLANIMI

İlk defa 1960'lı yıllarda kullanılmaya başlanan lazer sistemleri başlangıçta endüstri alanında çok da tercih edilmemiştir. Fakat 1970'li yıllarda geliştirilen lazerler ise kesme, delme, ölçme amaçlı kullanılarak ilk defa sanayi uygulamalarına girmiştir. Lazer teknolojisindeki son gelişmeler ve her geçen gün artan ihtiyaçlar, zaman, seri üretim vb. etkenler de göz önüne alındığında günümüzde

lazer teknolojilerinin kullanımı oldukça hız kazanmıştır. Bu artışa bağlı olarak birçok sektörde lazer teknolojilerinin kullanımı oldukça önem kazanmıştır. Özellikle endüstriyel alanlarda ki lazer uygulamalarında, gün geçtikçe lazer sistemi ve teknolojilerine olan ihtiyaç artmaktadır. Sanayi uygulamalarının birçoğu denizcilik sektörü için de geçerlidir.



Şekil 2. Lazerin bazı endüstriyel uygulamaları.



Şekil 3. Otomotiv sektöründe lazer imalat yöntemleri (6).

Ülkemizde özellikle endüstriyel alanlarda ki lazer kullanımı kesme, delme ve kaynak işlemleri olup bu tür uygulamalarda sanayinin belirli bir bilgi birikimi ve tecrübesi oluşmuştur. Yüze işleme, renklendirme, pürüzlülük, su tutmazlık (hidrofobiklik) ve otomasyon uygulamaları gibi konularda ise halen yetersizlikler gözlenmektedir. Benzer olarak denizcilik sektörünün özellikle otomasyon uygulamalarında lazer teknolojisi ile tanışması gerekmektedir. Lazerler endüstri uygulamalarına çok ciddi maliyet ve zaman kazandırmaktadır. Fakat bu teknolojinin beraberinde getirdiği lazer güvenliği konusu önem verilmesi gereken ayrı bir olaydır.

Ülkemizde lazerlerin endüstriyel uygulamaları için lazerler ile kesme oldukça başarılı olarak kullanılmaktadır. Delme ve kaynak işlemlerinde ise kısmi olarak başarı elde edilmektedir. Fakat malzeme çeşitliliği konusunda ise oldukça geridedir. Genellikle 3-4 mm çelik sac kesimleri yapılmaktadır. Lazerlerin endüstriyel uygulamalarında genel

olarak amaca yönelik yurt dışından satın alınan set halindeki lazerler ile çözümler aranmaktadır. Lazerlerin endüstriyel uygulamalarında otomotiv, savunma sanayi, estetik (medikal) sektörleri önde gelmektedir. Örnekleme açısından Şekil 3'te otomotiv sanayinde kullanılan lazer sistemi operasyonları görseli verilmiştir.



Şekil 4. Tehdit unsuru hedefi vurmak için tasarlanan lazer silahı (7).

Otomotiv sektöründe olduğu gibi denizcilik sektörü de lazer teknolojileri ile tanışmalıdır. Gemi üretiminde metal parçaların birleşimi genellikle vidalama yöntemi ile gerçekleştirilir. Bu durum gerek vida maliyeti gerekse zaman açısından uygun değildir. Shipping 4.0'da verilen temel unsurlardan biri de vidasız gemi üretimi gerçekleştirmektir. Bu durum ancak metal parçaları kaynatmakla mümkündür. Böylelikle hem ekonomik hem de vidalama yöntemine göre daha dayanıklı metal parçaları birleştirilebilir. Geleneksel kaynak yöntemlerine göre lazer kaynağı daha hızlı yapılabilir ve daha dayanıklıdır. Aynı zamanda otomasyon sistemlerine daha uygundur. Lazer kaynağı ile hem alın kaynağı hem de punto kaynağı yapılabilir. Benzer olarak delme işleminde de lazerler kullanılabilir. Lazerler kullanılarak 100 mikron altında 5 mm kalınlığındaki bir sac levhaya delikler delinebilir. Son zamanlarda çeşitli ülkelerin özellikle savunma sanayisinde askeri gemilerde kullanıma üzere lazer silahı geliştirilmesi çalışmaları mevcuttur. Amerikan deniz kuvvetleri 150 Milyon dolarlık bütçe ile lazer silahının geliştirilmesi hususunda Lockheed Martin ile bir sözleşme imzalamıştır. Buradaki temel amaç tehdit unsuru içeren küçük botların ve dronların yok edilmesidir.

Ülkemizde lazer teknolojileri konusunda çalışmalar yapan Lazer Teknolojileri Araştırma ve Uygulama Merkezi (LATARUM) Kocaeli Üniversitesi bünyesinde 2005 tarihinde kurulmuştur.

Merkezde lazer teknolojileri konularında sanayimize yönelik güncel çözümler üretilmekte, yeni teknolojiler kazandırılmakta, eğitimler verilmekte, bilimsel araştırmalar ve projeler yapılmaktadır. Sanayi ve askeri problemlere çözümler sunan ülkemizin ilk ve tek merkezidir. Aynı zamanda merkezimiz Elektro-optik Sistem Mühendisliği yüksek lisans programının uygulama merkezi olup, lisansüstü öğrencilerinin araştırmalarını yapmasında yardımcı olmaktadır. LATARUM'da yapılan çalışmalar neticesinde lazerlerin bilindik kullanımlarının yanısıra yüzey temizliği, metallerde yüzey sertleştirme, mikromachining, metallerde pas sökme ve boya kaldırma gibi yeni lazer teknolojilerinin ilgili sektörlerde kullanımına açılarak ülke ekonomisine kazandırılması amaçlanmaktadır. Bu konuda araştırma ve geliştirme çalışmaları halen devam etmektedir. Yakın zamanda lazerlerin sanayideki bilindik uygulamalarının dışında yukarıda bahsedilen uygulamalar için de kullanılabilceğini görebileceğiz. Denizcilik sektörü ile de yakından ilgili olan bu teknolojilerin bazıları aşağıda verilmiştir.

2.1. Metal yüzeyinden pas sökme ve boya kaldırma

Metallerin yüzeylerini korumak metalin kendisini korumaktır. Çünkü yüzeyde küçük bir noktada başlayan korozyon zaman içinde metalin iç kısımlarına doğru ilerler, paslanma ve çürüme gerçekleşir. Bu da metalin kullandığı ekonomik ömrünü kısaltır. Yılda üretilen demirin %20'sinin bu yolla devre dışı kaldığı düşünülürse, yüzeyi korumak amaçlı alınacak önlemlerin ne kadar değerli olduğu anlaşılabilir. Demir ve çelik malzemeler buldukları atmosferik ortamdan etkilenecek zaman içinde fiziksel, kimyasal, elektriksel ve diğer özelliklerini kaybederek korozyona uğrarlar. Bu değişikliğe, "metalin paslanması" denilmektedir. Paslanma sadece görüntü bozukluğu olmayıp aynı zamanda metali aşındıran bir kimyasal reaksiyondur. Ayrıca pas, kaynaklandığı metalden takriben 30 kat büyük bir hacim oluşturduğundan, paslanan

metalin çevresindeki elemanları da patlatmaya eğilimlidir. Metali, paslanmayı oluşturan dış etkenlerden uzak tutabilmek amacı ile metal yüzeylere koruyucu yöntemler uygulanır. Bu koruyucu yöntemlerden bazıları boya, plastik, nikel, krom, bakır ve çinko kaplamadır. Denizcilik sektöründe bu işlem genellikle boyama yöntemi ile yapılır.

Metal aksamı boya kalıntılarında ve pastan arındırmak, boyanın yüzeye çok daha iyi tutunmasını sağlamak amacıyla kumlama yöntemi uygulanır. Bu yöntem, yüksek basınçlı hava yardımı ile farklı iriliklerde kumların parça üzerine fırlatılması işlemidir. Parçanın üzerindeki istenmeyen katmanın aşındırılması mantığına dayanır. Kumlama işleminde yüzeyde bulunan yağın, kirin, pasın veya pas cürufunun aşındırma işlemine tabi tutularak ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Kumlama işlemi gemicilik sektöründe çok kullanılan bir yöntem olup aslında oldukça maliyetli, sağlık açısından tehdit içeren ve aynı zamanda çevre dostu olmayan bir uygulamadır.



Şekil 5. Metal yüzeyinden lazer ile pas sökme işlemi.

Lazer teknolojisi kumlama işleminin alternatifi olabilir. Bu teknolojiyi kullanarak metal yüzeyinden plastik kalıplardaki petrol yağı ve fabrika kırı, metal yüzeyindeki pas veya pas cürufu yüzeyden çok rahat uzaklaştırılabilir. LATARUM'da yapılan ön çalışmalar neticesinde bu tür işlemlerin yapılabildiği laboratuvar ortamında gösterilmiştir. Bu tür işlemler için kullanılacak el aleti şeklinde bir prototipin üretimini üzerinde halen çalışmalar devam etmektedir. Geliştirilecek olan cihaz sadece küçük nesnelere ve küçük yüzeyler için kullanılmayacak aynı zamanda gemi

yüzeyleri gibi büyük yüzeyler için de tasarlanmaktadır. Böylelikle kumlama teknolojisinin yerini alacak olan bu yeni lazer teknolojisiyle daha çevreci ve daha ekonomik yüzey temizleme, pas sökme ve boya sökme işlemleri gerçekleştirilecektir.

Şekil 5 ve 6'da kumlama işlemine alternatif olan lazer ile metal yüzeyinden pas sökme ve boya kaldırma işleminin resimleri gösterilmektedir. Bu işlem geliştirilecek olan yeni cihaz tasarımı ile çok büyük yüzeylere de uygulanabilecektir.

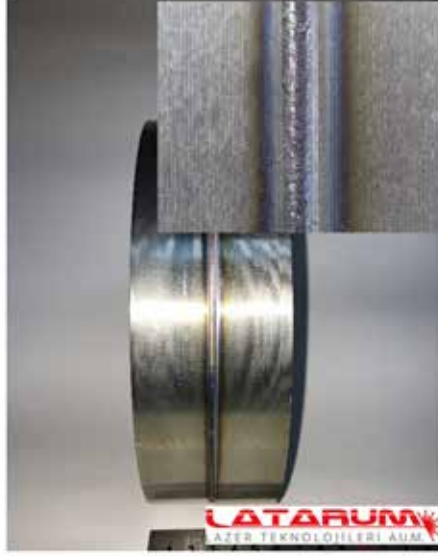


Şekil 6. Metal yüzeylerde lazerle boya kaldırma işlemi.

2.2. LATARUM'da gerçekleştirilen diğer lazer uygulamaları

Titanyum ve alaşımları kimya, denizcilik, havacılık ve uzay endüstrilerinde, motor ve türbin imalatında ve özellikle askerî endüstri dallarında kullanılan stratejik değer taşıyan bir malzemedir. Titanyum çeliğe katılan bir alaşım elementi olmasının yanı sıra, saf veya alaşım halinde temel konstrüksiyon elementi olarak da kullanılmaktadır. Titanyum yüksek ergime noktasına (1727°C), düşük özgül ağırlığına (4.53 gr/cm³) sahiptir. Ti alaşımlarının mekanik mukavemeti Al alaşımlarınınkinin iki veya üç katı olup bazı alaşım çeliklerinkine eşittir. Yüksek erime sıcaklığından dolayı kaynak edilmesi zor olan metaller grubundadır. Merkezimizin yetenekleri doğrultusunda diğer bir lazer uygulamalardan biri de Titanyum alaşımının (Ti6Al4V) lazer ile kaynak edilmesi işlemidir. Farklı kalınlıkta (3 ve 5 mm) 17 cm çapında titanyum alaşımı flanşlar başarılı şekilde lazer ile kaynak edilmiştir. Bu işlemin askeri uygulamaları mevcuttur. Denizcilik sektöründe kullanılan tüm metaller lazer ile kaynak yapılabilir. Böylelikle civatalama işlemi

gerektiren tüm işlemler lazer ile kaynak yapılarak zaman ve maliyet kazanımı sağlanabilir. Aynı zamanda dayanımı daha fazladır. Günümüzde artık gemi pervaneleri kalite ve dayanım ön planda olduğu için lazer ile kaynak yapılmaktadır.



Şekil 7. Lazer ile Titanyum alasımı flans kavnağı



Şekil 8. Metal yüzeyinin lazer ile renklendirilmesi.

Merkezimizde gerçekleştirilen diğer farklı bir uygulama da metal yüzeylerinin renklendirilmesi işlemidir.

Metaller birçok şekilde renklendirilebilir. Mekanik olarak bir boya ya da lak pigmentinin uygulanmasıyla, termal olarak ısı uygulanmasıyla, kimyasal olarak belli kimyasal maddelerin temel metalle tepkimeye sokulmasıyla, elektrokimyasal olarak temel metalin üzerinde ince bir tabaka oluşturmak için elektrik akımı ve kimyasal maddelerin kullanılmasıyla yapılır. Lazer ile yapılan yüzey renklendirme işlemde herhangi bir boya, kimyasal veya ara işlem kullanılmamaktadır. Sadece lazer gücü, tarama hızı, çizgi genişliği gibi deneysel parametrelere müdahale edilerek Şekil 8'de verilen renkler ortaya çıkmaktadır.

Kalıp yüzeylerinde zamanla oluşan yağ,

kir ve toz ürünlerde şekil bozukluklarına neden olur. Bu sebeple belirli zaman periyotlarda temizlenmesi gerekmektedir. Temizlenmesi için genellikle kimyasal metotlar kullanılır. Bu işlem ise oldukça pahalı, zahmetli ve maliyetli bir işlemdir. Aynı zamanda çevreci değildir. Benzer olarak lazerle bu tür kirler de temizlenebilir.



Şekil 9. Lazerle kalıp yüzeyinin temizlenmesi.

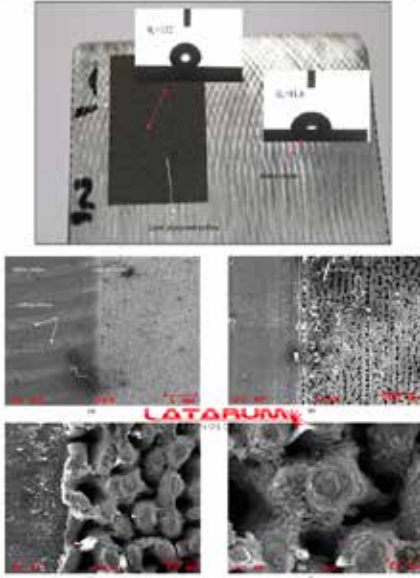
Metal yüzeylerinin frezelenmesi işlemi sonrasında düz yüzeyler elde edilebilmektedir. Ancak pratikte frezelenmiş metal yüzey üzerinde freze hareketi esnasında freze izi oluşumları gözlenmektedir.

Frezelenmiş metallerin boyama işlemi öncesinde bahsedilen bu freze izlerinin giderilmesi gerekmektedir. Bu amaçla metal çeşitli ön işlemlere tabii tutulmaktadır.

Öncelikle metal yüzey, zımparalama yapılarak parlatılmakta ve ardından kumlanarak homojen pürüzlü bir yüzey haline getirilmektedir. Ayrıca, metalin, boyama öncesi uygulanan mekanik işlemlerden gelen yağ, toz ve kirden arındırılabilmesi için temizlenmesi de gerekmektedir.

Tüm bu proses, zaman alıcı ve maliyetli olmakla beraber insan ve çevre sağlığına olumsuz yönde etki etmektedir. Lazerler ile metal yüzeyler üzerinde mikro ölçekte pürüzlü yüzey oluşumu elde edilebilir. Bu yüzeyler metal yüzeyinde öyle bir kabarma şeklinde etki yaratır ki işlem öncesi oluşan freze izleri kaybolur ve aynı zamanda yüzey hidrofobik (su sevmeyen) hale gelir. Bu durum dünyada ilk kez

PATENT: Referans No: PT2017-00570, Başvuru Tarihi: 16/06/2017



Şekil 9. Lazerle metal yüzeyinde su sevmeyen yüzey oluşturma ve freze izlerini yok etme işlemi [9].

tarafımızdan literatüre kazandırılmış ve patent müracaatı gerçekleştirilmiştir.

SONUÇ

Son zamanlarda lazer teknolojisi kullanımı birçok sektörde artmıştır. Lazerler Endüstri 4.0 sanayi devriminin vazgeçilmez bir unsurdur. Benzer olarak Shipping 4.0 için de vazgeçilmez olacaktır.

Bunun altında yatan ana neden otomasyon uygulamalarında çok rahat kullanılabilmesi ve birçok mekanik işlem için güçlü alternatif olmasıdır. Lazer teknolojisi kumlama işleminin alternatifi olabilir.

Bu teknolojiyi kullanarak metal yüzeyinden plastik kalıplardaki petrol yağı ve fabrika kirlisi, metal yüzeyindeki pas veya pas cürufun yüzeyden çok rahat uzaklaştırılabilir. Lazerlerin sanayi uygulamalarına benzer olarak gemilerde özellikle civatalama gerektiren yerlerde kaynak amaçlı lazerler kullanılmalıdır. Pas, boya ve kir kaldırma gibi kumlama gerektiren yüzeyler için de lazerler kullanılmalıdır. Bu durum denizcilik sektörüne hem zaman hem maliyet kazandıracaktır.

Lazerler teknolojileri kullanımının birçok sektörde artmış olması güvenlik problemlerini de yanında getirmektedir.



Bu konuda özellikle sanayi tipi lazer operatörlerin eğitilmesi gerekmektedir. Lazer ışını, özellikle göze ciddi hasarlar verebilir ve bu hasar görme yetisini kaybetmeye kadar gidebilir. Yine lazer ışınları için gerekli önlem alınmadığı takdirde cilt ve deri yanıkları da oluşabilmektedir. Şu an dünyada ANSI Z131 ve IEC 825 standartlı kullanılmakta olup ülkemizde böyle bir çalışma henüz yapılmamıştır. Bu durum ise gerekli iş güvenliği yasalarına acilen alınması gerektiren bir husustur.

REFERANSLAR

1. Asyalı M.H., Kara S., Yılmaz B., *Biyomedikal Mühendisliğin Temelleri, Bölüm 17, Nobel Akademik Yayıncılık, 978-605-133-943-6, 2014.*
2. Naqvi I., Z., *Conduction and Non-Conduction Limited Laser Heating Process Mathematical Simulation, Master of Science Thesis, King Fahd University of Petroleum and Minerals, College of Graduate Studies, Dhahran, Saudi Arabia, 2001.*
3. Dahotre N B., Sudarshan T S., ISBN: 0871706652, *ASM International, Lasers in Surface Engineering, Ohio, 1998.*
4. Tunç M., *CO2 Lazer Kesim Tezğâhlarında Kesme Parametrelerinin Yüzey Pürüzlülüğüne Etkilerinin İncelenmesi, Karabük Üniversitesi Makine Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek*

Lisans Tezi, Karabük, 2015, 405899.

5. Erdoğan Ş., *Lazerle Delmede İşleme Parametrelerinin Delik Kalitesine Olan Etkisinin Deneysel Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2007, 201077.*
 6. Özden H., *Otomotiv Sektöründe Lazerli İmalat, TMMOB-Mühendis ve Makina, Sayı: 596, Syf: 38-42, ISSN-1300-3402, Eylül 2009.*
 7. <https://www.lockheedmartin.com/en-us/capabilities/directed-energy/laser-weapon-systems.html> (Erişim tarihi 14.04.2019)
 8. Başak F., B., Candan L., Kayahan E., *Makinat, Sayı: 238, Asuğtos 2017.*
 9. E. Kayahan, *A post-processing study on aluminum surface by fiber laser: Removing face milling patterns, Optics and Laser Technology, 101 (2018) 440-445.*
- ^aKocaeli Üniversitesi, Lazer Teknolojileri Araştırma ve Uygulama Merkezi (LATARUM), Teknopark, 41275, Yeniköy, Kocaeli/TÜRKİYE
- ^bKocaeli Üniversitesi, Elektro-optik ve Sistem Mühendisliği, Umuttepe, 41380, Kocaeli/TÜRKİYE
- ^cKocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Gemi Makinaları İşl. Müh. 41500 Karamürsel/Kocaeli /TÜRKİYE

İTÜ OTONOM SU ALTI ARAÇLARI TAKIMI DÜNYA DEVLERİ İLE YARIŞACAK

3. Mustafa'nın 1772'de kurduğu Mühendishane-i Bahri Hümayun yani Türkiye'nin ilk denizcilik eğitimi veren kurumundayız. Osmanlı – Rus Savaşı'nda bahriyemizin yaşadığı ağır yenilgiler sonrası dünya standartlarını yakalamak için kurulmuş bu okul: İstanbul Teknik Üniversitesi. Yani denizcilerin kurduğu bir okul burası. İTÜ'nün, Maslak kampüsündeki KSB binasındaki küçük bir atölyede, geneli 2. ve 3. sınıf öğrencisi olan gençler CalTech, Berkeley gibi dünyanın en önemli üniversitelerinin katıldığı bir yarışmaya hazırlanıyorlar.



Atölyenin ortasındaki büyükçe masada yarışmaya hazırladıkları araç var. Şimdilik ismi "Turkuaz". Neden şimdilik diyorum çünkü ekip gelecek bir sponsorluk desteği ile aracın ismini değiştirebilecekleri esprisini yaptı. Onlardan sonra ise NASA'nın düzenlediği bir yarışma için Mars'a gönderilmek üzere uzay araçları tasarlayan bir ekip burada toplantı yapacak. Ekipte yazılımcılar, mekanikçiler, elektronikçiler beraber çalışıyor. Mekanik ekibi ağırlıklı olarak gemi inşaat fakültesi öğrencilerinden yazılım ve elektronik ekibi ise elektrik-elektronik fakültesi öğrencilerinden oluşuyor. Takımın organizasyon ekibi ise fuarlara, PR çalışmalarına, dergi-broşür ve sponsorluk gibi birçok görevle uğraşmakta. Bütün disiplinler koordineli olarak çalışıyor ve haftada bir kere

bu atölyede toplantı düzenliyorlar. Toplantıda herkes kendi tarafında ne kadar yol aldığı ile ilgili ekibe rapor veriyor. Aslında ekip 2013 yılında kurulmuş ARIGE'nin mirasçısı. 2016 yılında kurulan ROV takımından ayrılarak, 2 senelik tecrübenin ardından 2018 yılında AUV takımını kurmuşlar.

İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi bünyesinde, Dr. Öğr. Üyesi Bilge Tutak danışmanlığında farklı birçok bölümden öğrencinin bir araya gelerek, geçtiğimiz iki senede Amerika'da düzenlenen MATE ROV (Remotely Operated Vehicle) yarışması için ortaya projeler çıkartan ve Türkiye'de düzenlenen çeşitli yarışmalarda birincilik elde eden İTÜ AUV (Autonomous Underwater Vehicle) Takımı bu sene de San Diego,

California'da düzenlenecek olan RoboSub'19'a katılmak için çalışıyor.

Takım Spare Parts isimli filmden etkilenecek kurulmuş. Film takımın katılacağı aynı yarışmaya maddi imkânsızlıklar ve manevi problemleri aşmış, katılan ve yarışmada başarı elde eden bir ekibin öyküsünü anlatıyor. Spare Parts filmi İTÜ AUV takımına ilham vermiş.

Üniversitelerin tasarladığı otonom su altı araçlarının hünerlerini sergilediği bu yarışma aslında ülkemizde sanayiye doğrudan hizmet edecek teknolojilerin geliştirilmesi için desteğe muhtaç. Aselsan gibi firmaların, geçmişte Deniz Ticaret Odası'nın sponsorluk desteği verdiği ekibe ise daha fazla maddi destek gerekiyor.

ELON MUSK'IN ŞİRKETİ SPACE X SPONSORLAR ARASINDA

RoboSub yarışmasından bahsedecek olursak; ilk defa 1997 yılında ABD'nin California Eyaleti San Diego şehrinde Amerikan Deniz Kuvvetleri'ne ait TRANSDEC'te düzenlenen yarışma, dünyanın en prestijli otonom su altı yarışması AUVSI derneği ve Robonation tarafından gerçekleştiriliyor. Yarışmanın SpaceX, Northrop Grumman, Nvidia gibi alanlarında önde gelen sponsorları var. İTÜ AUV Takımı bu sene 22.si düzenlenecek bu büyük yarışmada ülkemizi temsil edecek.

Takımın tasarladığı Turkuaz bir AUV(Autonomous Underwater Vehicle).

AUV otonom su altı aracı anlamına geliyor. Bu araçlar karadan direkt olarak yönlendirilmeden görevlendirildikleri bölgede otonom olarak hareket etme ve programlandıkları görevleri yerine getirme kabiliyetine sahipler. Çeşitli alanlarda çalışıp, alanlarına göre özel olarak donatılabiliyorlar. Son dönemde su altı teknolojisinin ön plana çıkmasıyla birlikte petrol endüstrisi, su altı araştırmaları ve özellikle savunma sanayi için AUV'ler daha çok ilgi çekmeye başladı. Özellikle Cumhurbaşkanlığı ve TÜBİTAK gibi kurumlar verdikleri desteklerle bu teknolojiyi yakından takip edip, ilgi gösteriyor. Yapay zekâ ürünü olan insansız su altı araçları, belirli bir mesafeden ve belirli bir derinlikte torpido fırlatabilme, robot kollarıyla nesnelere taşıyabilme ve renkleri ayırt edebilme gibi çeşitli özellikleri bünyesinde barındırıyor. İTÜ ekibinin hazırladığı "Turkuaz", yapılan testlerde bu görevleri şimdilik başarı ile yürütüyor.

SENSÖR İÇİN SPONSOR ARAYIŞI

Fakat "Turkuaz"ın yarışmada daha iddialı hale gelebilmesi için lokalizasyonu sağlayacak bir sensöre ihtiyacı var. Ekibin DVL denilen su altında ses ile çalışan bir sensöre ihtiyacı var. Başka sensörlerde doğruluğu düşük sonuçlar almışlar. "İvmenin iki kez integralini aldığınızda aracın konumuna ulaşabiliyorsunuz ama bu yöntemle hata çok birikiyor. Farklı sensörle yapılan testte konum, doğru noktadayken bir anda burada olan araç sanki Amerika'daymış gibi olabiliyor. Bu şekilde aracın lokalizasyonunu su altında yapmayı planlıyoruz. 15 ila 20 bin dolar arası bir fiyatı var bu cihazın. 3 bin metre derinlikte çalışan versiyonları da var fakat bizim için 150-300 metre derinlikte çalışanları makul" diye durumu izah ediyorlar.

Ekibin Amerika'da katılacağı RoboSub'19 yarışmasında verilen birçok görev için yazılım ve mühendislik çalışmaları sürüyor. Bu görevler; görüntü işleme ile herhangi bir objenin bulunması, kapıların altından geçme tüm bunlar için lokalizasyonun iyi

olması gerekiyor. Görevler önceden belirlenip yayınlanmış, ekip bu görevlere göre yazılımlarını yapıyor. Yarışma komitesi haziran ayına kadar tasarlanan aracın temel bazı hareketleri yaptığını dair bir video bekliyor. Yarışmada oldukça zorlu görevler var; yarışmaya pek çok takım katılmasına rağmen bu görevlerin hepsini yapan takım neredeyse yok.

Yarışmanın puanlandırma sistemi oldukça karmaşık. Takımın web sitesinden, sosyal medyadan, raporlardan, yarışmadaki görevlere kadar pek çok alanda puan veriliyor. Mesela yarışmadaki bir torpido atma görevinde, normal atışın yanı sıra daha zorlu atış seçenekleri sunuluyor. Eğer bunları tercih edip, başarı ile gerçekleştirirseniz, artı puan alıyorsunuz. Takım yarışmadaki görevlere göre kendine bir yol haritası çiziyor ve bunun programlanmasını yapıyor. AUV teknolojisi denizcilikle doğrudan alakalı ve tüm dünyada yeni yeni ilgilenilen bir dal. Türkiye'nin bu teknolojiye dünyayı yakalamak için gerçekten vakti var. Ekip Türkiye'de bu işi çok daha üst endüstriyel seviyelere getirebileceğine inanıyor. AUV ve ROV; enerji sektöründe petrol arama çalışmalarının yanı sıra, askeri alanda mayın arama çalışmalarında da kullanılabilir...

"DOĞU AKDENİZ'İN GELECEĞİ SU ALTINDA"

Ekip, "Biz buraya hobi için gelmiyoruz. Maddi imkânsızlıklara rağmen, gerçekten emek veriyoruz" diyor. İTÜ takımının rakipleri arasında Berkeley, Kaliforniya Teknoloji Enstitüsü gibi rakipler var. Özel sektörün verdiği destek bir yana Amerika ve Çin Üniversiteleri için devletin bu tarz çalışmalara ayırdığı Ar-Ge bütçeleri bizimle kıyaslanamayacak kadar üst seviyelerde olsa da gereken destek sağlanırsa İTÜ takımının onlardan geri kalacak hiçbir yanı yok. Geçen sene şampiyon olan Mısır takımı da kendi özel sektörlerinden ve devletten ciddi destekler almış. Mısır'ın son yıllarda bu tarz çalışmalara özellikle destek



vermesini Doğu Akdeniz'deki doğalgaz ve petrol arama çalışmalarına paralel olarak değerlendirebiliriz. Türkiye'nin de özellikle gelecekte Doğu Akdeniz'de milli teknolojileri ile ben de varım diyebilmesi için bu tarz çalışmalardan elde edilecek know-how'a daha fazla yatırım yapması elzem görünüyor.

"GELİŞEN BİR ALANA YATIRIM YAPILMALI"

Ekip bu projenin neden desteklenmesi sorusuna oldukça net bir cevap veriyor: "Özellikle otonom bir araç olması, bu tip araçların son zamanlarda fiziksel yeterliliklerinin artması, küçük hacimlerin içine çok güçlü bilgisayarların sığdırılması ile görüntü işleme odaklı, yapay zekâ odaklı sistemler geliştirebiliyoruz. Bunların hepsini şu gördüğünüz aracın içerisine sığdırabiliyoruz. Şu anda bu teknolojilerin bütün dünyada gördüğü ilgi artmakta. Dolayısıyla, tamamen otonom bu aracı yapıyor olmamız yeni bir teknoloji. Bugün Amazon su altı olmasa da kendi deposunda ürün getirip, götürmek için otonom robotları kullanıyor ve bunları kendileri geliştiriyor. Otonom hava araçları geliştirilerek askeri amaçlar da kullanılıyor. Su altı da gelişmekte olan ve ilgi gören bir alan. Şirketlerin bize sponsor olmasındaki bizim gördüğümüz en büyük sebep onların bu yeni teknolojiye yatırım yapmaları olur. Aynı zamanda bu teknoloji ile çalışabilecek, onları kullanabilecek insanlar yetişiyor burada. Ülkemize de bu projeye destek olarak uzun vadeli bir yatırım yapmış oluyorlar. Günümüzde kalkınmaların temelinde bu tarz bu projeler yatıyor."

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kükürt tavanı uygulaması ve Türkiye akaryakıt piyasasına etkileri (I)

Hasan Emrah ÇELEBİOĞLU - Rauf Fırat YAŞAR *

Son dönemlerde uygulama tarihinin yaklaşması ve erteleme olasılığının azalması nedeniyle Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kükürt sınırlaması gündemde daha fazla yer kaplamaktadır. Söz konusu sınırlamanın denizcilik sektörüne etkileri kaçınılmaz olmakla birlikte akaryakıt piyasasının dinamiklerini de etkilemesi beklenmektedir. Bu sebeple, düzenlemenin yurtiçi piyasadaki olası etkilerinin değerlendirmek ve belirlenen tarih yaklaşırken farkındalığı artırmak gerekmektedir. Çalışmanın ilk bölümünde IMO tarafından alınmış kükürt sınırlaması kararlarının uluslararası piyasalara olan etkisi incelenmiş olup, bir sonraki yazıda IMO kararlarının Türkiye piyasasına etkileri incelenecektir.

Dünya taşımali ticaretinin yaklaşık %80'inin deniz yoluyla gerçekleştirildiği tahmin edilmektedir[1]. Bu aynı zamanda denizcilik endüstrisini önemli bir emisyon yayıcısı konumuna da getirmektedir. Bu durumun olumsuz etkilerini azaltabilmek amacıyla Ekim 2016'da IMO'nun bir komitesi olan Deniz Çevre Koruma Komitesi'nin (MEPC) 70. toplantısında alınan kükürt sınırlaması kararı denizcilik ve akaryakıt sektöründe önemli bir değişim gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Anılan karar ile gemilerde kullanılan yakıtlar için hali hazırda %3,5 olan kükürt tavanı 01.01.2020 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere en fazla %0,5 olarak belirlenmiştir. Düzenleme ile denizcilik endüstrisinin küresel hava kirliliğine etkisinin

%5'den %1,5'a düşürebileceği değerlendirilmektedir[2]. Denizcilik endüstrisinde kullanılmasına izin verilen yakıtların kükürt içeriğinin yüksekliğini daha net değerlendirebilmek için denizcilik amaçlı ihrakiye ürünlerinin %3,5'luk kükürt tavanını AB'nin 10 ppm'lik motorin kükürt tavanı ile karşılaştırmak faydalı olacaktır. İki uygulama tavanı arasındaki 3.500 kat farklılık denizcilik yakıtları kaynaklı emisyon fazlalığını net bir şekilde göstermektedir. Denizcilik ihrakiye ürünü denildiğinde hangi ürünlerin ifade edildiği Kutu 1'de ifade edilmiştir.

Denizcilik amaçlı ihrakiye ürünleri global petrol talebinin %4'ünü oluştururken petrol kaynaklı kükürt emisyonunun %40'ını oluşturmaktadır[3]. Global piyasada yüksek kükürtlü fuel oil(HSFO) denizcilik amaçlı yakıtlar içerisinde %80'lik bir paya sahiptir. HSFO'nun global olarak ortalama %2,5 kükürt içeriğine sahip olduğu hesaplanmaktadır. Geriye kalan %20'nin ise Emisyon Kontrol Bölgelerinde (ECAs) düşük kükürtlü denizcilik motorini (MGO) olarak kullanıldığı değerlendirilmektedir[4]. Distile yakıtlardaki global kükürt ortalaması ise %0,11 olduğu tahmin edilmektedir[5].

İlk olarak 1997 yılında düzenlenen ve 2005 yılında yürürlüğe giren IMO MARPOL ANNEX VI (Gemi Kaynaklı Hava Kirliliğini Önleme Kararı) ile ihrakiye ürünlerinde kükürt tavanı uygulaması küresel anlamda uygulamaya konulmuştur¹. Tavan 2012

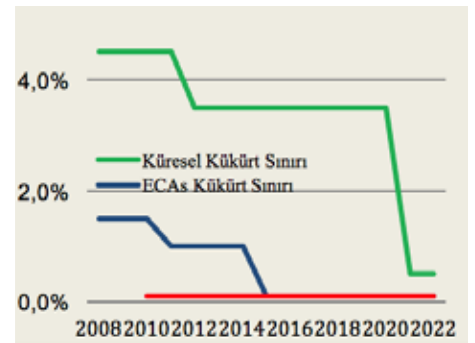
yılında %3,5 seviyesine indirilinceye kadar %4,5 olarak uygulanmıştır.

Denizcilik Yakıtları Tüketimi



Kaynak: IEA, Medium-Term Oil Market Report 2016

Kükürt Tavanı Limitleri



Kaynak: IMO

Küresel anlamda farklı kükürt sınırlamaları da mevcuttur. Emisyon Kontrol Bölgelerinde (Kutu 2) kükürt oranı 2015 yılından itibaren %0,1 olarak uygulanırken AB limanlarında ise sınır 2010 yılından itibaren %0,1 olarak uygulanmaktadır.

Düzenlemenin temel etkilenenleri olan gemi sahipleri, gemi işletmecileri,

rafineriler, dağıtım/ihrakiye ve depolama şirketleri için farklı fırsatlar ve tehditleri aynı zamanda ortaya çıkarması beklenmektedir.

Denizcilik sektöründe yer alanlar için düzenlemeye uyum için hangi yöntemin seçileceği, rafineriler için düşük kükürtlü üretim kapasitenin nasıl değerlendirileceği, aracı konumunda olan dağıtım/ihrakiye/depolama şirketleri için tedarik kaynaklarının ve depolama imkanlarının çeşitliliği gibi konular ön plana çıkmaktadır.

Kutu 1:

Distilasyon sürecinde ham petrol bileşenleri farklı sıcaklıklarda buharlaşmaktadır. Bu süreçte ortaya çıkan ürünlere genel isim olarak distile ürün denilmekte olup geriye kalan ise fuel-oil olarak adlandırılmaktadır. Bu ürün normal sıcaklıklarda viskoz olup 40°C-50°C'ye kadar ısıtılması gerekmektedir. Bu ürünler en yüksek kükürt içeriğine sahiptir çünkü kaynama noktası yüksek olan kükürt ve kükürtlü bileşikler en yüksek kaynama noktalı bileşenlerde yoğunlaşmaktadır. Denizcilik amaçlı ihrakiye ürünleri; distile ürünler, fuel oiller veya bunların karışımları olarak değerlendirilebilir. Denizcilik motorini (MGO) distile bir ürün iken "Marine Diesel Oil" MGO ve yüksek kükürtlü fuel oil'in karışımıdır. Karıştırılan fuel oil oranı ne kadar düşük olsa da MDO karayolunda kullanılan araçlardaki dizelden değişiklik göstermektedir. MDO değişik kükürt seviyelerinde hazırlanabilmektedir.

Düzenlemeye uygun kükürt seviyesine sahip akaryakıtta olacak talebin ve üretim/temin kapasitesinin tahminindeki sapmalar her iki piyasa için de risk unsuru oluşturmaktadır. Söz konusu düzenlemenin özellikle ihrakiye piyasasında yeni bir denge noktası oluşturması kaçınılmazdır.

Elbette ki, yeni uygulamaya geçiş, bir şalteri kapatıp açmak kadar kolay

Kutu 2:

Emisyon Kontrol Bölgeleri: IMO küresel tavanına benzer şekilde diğer bir uygulama ise 01.01.2015 tarihinden beri yürürlükte olan Emisyon Kontrol Bölgesi(EKB) uygulamasıdır. Uygulama kapsamında kükürt oranı %0,1'i, geçmemelidir(Baltık Denizi, Kuzey Denizi alanı, Kuzey Amerika alanı) Benzer şekilde, Çin'in belirli bölgelerin için Nisan 2016'dan itibaren getirilen %0,5 sınırı ve Hong Kong ve Avustralya'nın belirli limanları için de görece düşük tavan uygulaması yapılmaktadır.



olmayacaktır. Rafinerilerin üretim kabiliyetleri, taşıma, depolama vb. hususların geçiş sürecinde dikkat edilmesi gereken hususlar olacaktır değerlendirilmektedir.

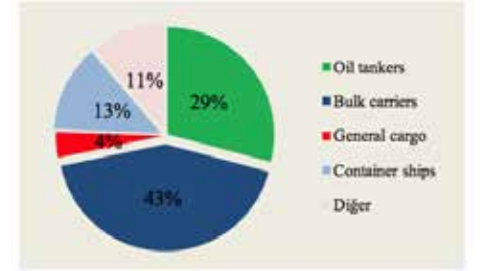
Düzenleme, 3 temel uyum yöntemini ön plana çıkarmaktadır: 1) Gemilerde gaz temizleme sistemleri(Scrubber) kullanımı, 2) Düşük kükürtlü ürün kullanımı, 3) LNG'li gemilerin kullanımı. Aşağıda bahsi geçen uyum yöntemleri açıklanmaya çalışılacaktır.

1) Gaz Temizleme Sistemi: Egzoz gazı temizleme sistemleri gemi endüstrisi için alternatif bir yaklaşım oluşturmaktadır. Söz konusu sistemler sayesinde yüksek kükürtlü yakıtlar kullanılırken %0,5 kükürt sınırının sağlanmasının mümkün olduğu üreticiler tarafından ifade edilmektedir. MEPC 26.10.2018 tarihli 73. Toplantısı'nda 01.03.2020 itibarıyla "Scrubber" bulunmayan gemilerin düzenlemeye uymayan yakıt bulundurmasını yasaklamıştır.

Sistemlerin kurulum süreleri (ortalama 1 ay) ve personel eğitim süreçleri adaptasyonu zorlaştırmaktadır. Sistem maliyetlerinin 3-6 milyon dolar arasında olacağı değerlendirilmektedir

(Gemi boyutlarına bağlı olarak farklılık gösterecektir.) Şu anda yaklaşık 1.000 gemide sistemlerin kurulu olduğu ya da kurulum sırasında olduğu tahmin edilmektedir. 2020'ye kadar 2.000 geminin daha bu sistemlere geçebileceği öngörülmektedir[6]. Yeni üreticilerin piyasaya girişleri ile birlikte sisteme geçen gemi sayısının artacağı değerlendirilmektedir. 2016 verilerine göre global gemi filosu 92.000 adet olup yük bazlı değerlendirmede gemilerin %72'sini petrol tankerleri ve dökme yük gemileri oluşturmaktadır [7].

Global Gemi Filosu (% DWT)



Kaynak: UNCTAD

Toplam gemi sayısı içerisinde scrubber kullanan/kullanabilecek gemi sayısının az olması tüketim projeksiyonları konusunda yanıltıcı olabilmektedir. Aşağıda daha detaylı ele alındığı şekliyle scrubberların yakıt tüketimi yüksek olan gemilerde kullanımı daha uygundur.

Bu da scrubber kullanımı yapan gemilerin toplam tüketim rakamlarının daha yüksek olmasına sebebiyet verecektir. Global gemi filosu dikkate alınarak değerlendirme yapıldığında scrubber kullanması muhtemel gemilerin yakıt tüketim paylarının sayısal paylarından büyük olması beklenebilir.

Aşağıda yer alan duyarlılık analizinde de yer aldığı şekilde Scrubber'lar görece yakıt tüketimi yüksek büyük gemilerde daha yüksek maliyet avantajı sunmaktadır. Bu sebeple, HSFO tüketim projeksiyonlarının gemi boyutları ile birlikte değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

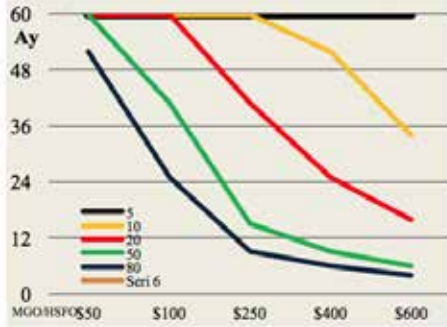
Scrubber seçeneği düşük kükürtlü ürün fiyatları ve dolayısıyla navlun fiyatları arttığında daha cazip hale gelmektedir.

Düşük HSFO fiyatları geri dönüş süresini kısaltacaktır.

Tüketim ve ürünler arası fiyat farklılığının birleşik etkisi aşağıdaki duyarlılık analizinde gösterilmiştir.

Yatırım Geri Dönüş Süresi Duyarlılık Grafiği

(Günlük Ortalama Yakıt Tüketimi (ton))



Ürünler arası fiyat farklılıkları en düşük \$50, en yüksek \$600 olarak alınmıştır. Tüketim rakamları ise günlük 5 ton ve 80 ton arasında yer almaktadır. Scrubber maliyeti \$4.000.000 olarak kabul edilmiştir.

Bu çerçevede, günlük tüketimi 10 tondan aşağı olan gemiler için scrubber geri dönüş süresi ekstrem senaryo dışında beş yılın altına düşmemektedir. Ancak, günlük 50 tonluk bir tüketim ve \$250'lık bir fiyat farkı 15 ayda geri dönüş sağlamaktadır. Çalışmanın yapıldığı dönemdeki fiyat farkına bakıldığında ise ton başına \$223,5 fark olduğu görülmektedir. Petrol piyasasında uzun vadeli fiyat tahminleri yapmanın mümkün olmaması da göz önüne alındığında kısa geri dönüş süreleri tercih edilebilir konumdadır. Bununla birlikte deniz ve hava koşulları, hız, geminin yükü gibi değişkenlerin yakıt tüketimini etkilediği gerçeği göz önüne alındığında, yüksek tonajlı gemilerin günlük 50 tondan daha fazla yakıt tükettiği bilinmektedir.

Bu çerçevede, büyük ölçekli gemilerin bu sistemlere geçişi daha makul senaryo olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada finansman maliyeti de ön plana çıkmaktadır. Bu konuda özellikle Kuzey Avrupa ülkeleri tarafından sağlanan destekler mevcuttur. Scrubberlar genel anlamı ile üç tip olarak üretilmektedir:

i) Açık Döngü, ii)Kapalı Döngü, iii) Hibrit Sistem. Ancak, "Açık Döngü" sistemler Belçika tarafından yasaklanmış durumda olup diğer ülkelerin de benzer kısıtlamalar getirmesi ihtimali göz ardı edilmemelidir. Benzer düzenlemeler scrubber tercihlerini de belirsiz konuma getirecektir.

2)Düşük kükürtlü Yakıtlar: Düzenlemeye uyum için en az sermaye gereksinimi sağlayan yöntem düşük kükürtlü yakıtların kullanımınıdır. Özellikle uygulamanın başlangıcında düşük kükürtlü ürün kullanımı kaçınılmaz çözüm olarak dikkat çekmektedir.

IEA, uygulamanın özellikle ilk yıl deniz motorunu talebini artıracaklarını değerlendirmektedir. Bu durum, 2020 yılında motorun fiyatlarının yukarı yönlü hareket etmesine katkı sağlayabileceği gibi düşük kükürtlü fuel-oil ve dizel karışımı ihtimalini de gündeme getirebilecektir.

Hali hazırda kullanılan en fazla %3,5 oranında kükürt içeren yakıtların geçiş süresince kullanılması ve belirlenen tarih sonrasında en fazla %0,5 oranında kükürt içeren yakıtlara geçilmesi sebebiyle eski yakıtlara olan talep bir anda keskin bir düşüş sergilerken yeni yakıtlara olan talebin aynı zamanda artması muhtemeldir.

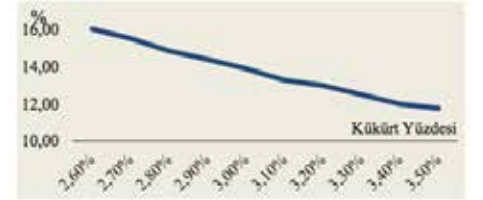
Bu durumun bölgesel arz/talep dengesizlikleri yaratması beklenmektedir. Düzenlemeye uygun yakıtlar olarak öne çıkan %0,5 kükürt içerikli LSFO yada %0,1 kükürt içerikli MGO (hali hazırda Emisyon Kontrol Bölgelerinde kullanılan ve düşük kükürt seviyesi nedeniyle daha yüksek fiyatlı olan) veya marine diesel oil (MDO) gibi ürünlerde talebin artması beklenmektedir.

Söz konusu ürünlerin uluslararası piyasalardaki fiyatı yüksek kükürtlü fuel oil den daha yüksek seviyelerde seyretmektedir. Her ne kadar rafinerilerin motorin üretim kapasitelerinin artması beklense de bu artışın önemli kısmının kara ve havayolu kullanımına gideceği ve özellikle karayolu taşımacılığı kaynaklı talep artışının motorin talebini canlı

tutacağı değerlendirilmektedir.

Düşük sermaye gerektiren motor modifikasyonları ile düşük kükürtlü yakıt kullanımına geçilebilecektir. Ayrıca, bu durum kullanılan madeni yağların özelliklerinde de değişim gerektirecektir. ECA bölgesi dışındaki kullanımlarda %15-%85 MGO ve HSFO karışımı kullanılabilir bir çözüm olarak değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmenin temelinde piyasaya arz edilen HSFO'nun kükürt içeriğinin ortalama olarak %2,8 olduğu gözlemlenmiştir [8].

Kükürt İçeriğine Göre HSFO karışım oranı



Bu çerçevede, karıştırma faaliyetlerinde kullanılabilecek yüksek kükürtlü ürünlerin kullanım yüzdeleri yukarıdaki grafikte yer almaktadır. Ancak, ürünlerin sadece kükürt oranlarına göre karıştırılması mümkün olmayıp nihai ürünün kalite ve standart özelliklerine de sahip olması gerekmektedir.

3)LNG: Üçüncü bir yaklaşım olarak değerlendirilen konu ise gemilerde LNG kullanımınıdır. LNG ihmal edilebilir kükürt içeriği, düşük fiyatı ve daha düşük NOx ve COx salınımı sebebiyle tercih edilebilirliğini artırmaktadır.

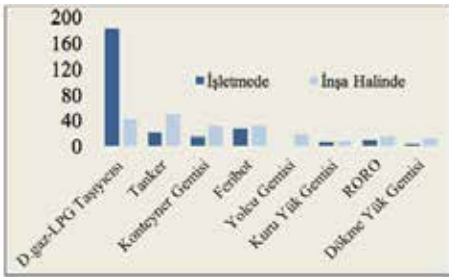
Ancak, motor ve yakıt sistemlerinde gereken değişiklikler ve depolama kapasitesindeki azalış LNG dönüşümlerini yüksek maliyetli hale getirmektedir. Ayrıca, lojistik engeller de LNG'li gemilerin kullanımını orta vadede kısıtlayıcı etki yapmaktadır. Bu sebeple, yeni büyük, LNG taşıyan ve yeterli arzı sağlayacak limanların olduğu belirli rotalarda yol alacak gemiler için LNG daha uygun bir alternatif olarak değerlendirilebilir. LNG'li gemilerin yaygınlaşması için yeni dolun noktalarının oluşturulması gerekmektedir.

Gelişmekte olan altyapı ve yüksek yatırım maliyeti sebebiyle nedeniyle, kısa vadede

hem dökme yük gemisi hem de tanker sektörlerinden sınırlı bir ilgi olduğu değerlendirilmektedir.

Düşük petrol fiyatları LNG kullanımını baskılamaktadır. DNV GL 2050'ye kadar denizcilik sektörünün yakıt ihtiyacının %47'sinin petrol bazlı, %32'sinin gaz bazlı ve geri kalanının biyoyakıtlar ve elektrik tarafından karşılanacağını öngörmektedir. UNCTAD verilerine göre dünyada yaklaşık 92.000 civarında ticari deniz aracı olduğu düşünüldüğünde hali hazırda yakıt olarak LNG kullanan deniz araçlarının toplam deniz araçlarına oranının %0,3 civarında olduğu görülmektedir.

LNG'li Gemi Sayıları



Kaynak: Alpha Tanker[9]

LNG'nin gemilerde kullanımın cazip hale gelmesi için önünde bazı zorluklar bulunmaktadır. İlk olarak, özellikle LNG'nin petrol bazlı yakıtlara kıyasla düşük enerji içeriğine sahip olduğu ve bu nedenle de yerleşik yakıt tanklarının petrol bazlı yakıtlara kıyasla hacimli olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu husus gemi dizaynında optimizasyon problemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yeni gemilerde LNG tankları gemilerin ortasına yerleştirilirken, yakıt dönüşümü yapılan gemilerde tanklar güverteye yerleştirilmektedir. Bu husus aerodinamik sürtünmeyi arttırmakta ve böylece yakıt verimliliğini azaltmaktadır. Bu nedenle petrol bazlı yakıt tüketen gemilerin LNG'ye dönmesine gemi sahipleri/işleticileri pek sıcak bakmamaktadır.

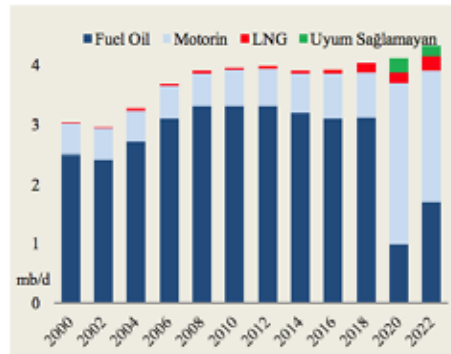
Ancak, yeni inşa edilen gemilerde ileride yapılabilecek yakıt dönüşümü dikkate alınmakta ve yukarıda belirtilen zorluklara karşı önlem alınmaktadır.

LNG'nin gemilerde kullanımının önündeki ikinci büyük engel maliyet noktasındadır. İnşaat maliyetleri son dönemlerde düşmüş olsa da, tipik olarak yeni bir LNG ile çalışan gemi, geleneksel olarak çalışan bir gemiden % 20 - 40 daha fazla bir maliyetle inşa edilebilmektedir.

Yukarıda da belirtildiği üzere, düşük karbon salınımı LNG kullanımı için diğer bir avantaj olarak ön plana çıkmaktadır. Ancak, OECD'nin yakın tarihli çalışmasında LNG kullanımının karbon salınımını %5 ila %30 arasında düşürebileceği ancak gemi ve motor tipine bağlı olarak yüksek miktarda metan salınımına sebep olabileceğine yer verilmiştir[10]. Bu sebeple, çevresel teşviklerin LNG'nin büyümesine yeterli katkıyı sağlamayabileceği de değerlendirilmektedir.

IMO'nun 2020 hedefleri üzerine hazırlanmış pek çok raporda, LNG'nin IMO hedefleri kapsamında uygun bir çözüm olmadığı ancak, artan taleple birlikte orta vadede gemilerde LNG tüketiminin istikrarlı şekilde artmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

Denizcilik Yakıtları Tüketim Tahmini



Kaynak: AlphaTanker[11]

2022 yılında LNG'nin denizcilik yakıtı talebinin %7'lik kısmını oluşturacağı ve denizcilik yakıtlarındaki talep artışının büyük kısmının LNG tarafından karşılanacağı değerlendirilmektedir.

Yukarıda ifade edilen durumlar çerçevesinde uyum imkanları avantaj ve dezavantajlarına göre aşağıdaki tabloda özetlenebilir:

Düşük Kükürtlü	LNG	Scrubber
Düşük sermaye yatırımı İlave güce gerek yok	SOx ve NOx düzenlemelerini karşılıyor	Düşük geri ödeme dönemi Esnek çalışma imkanı
Motorların ilave ekipmanlara ihtiyaç duyması Özellikli madeni yağ kullanımı Yüksek Kükürtlü Fuel Oil yerine daha yüksek işletme maliyetleri	Yüksek ilk yatırım maliyeti LNG depolama için boş alan Güvenlik konuları Altyapı Çalışmalarının durumu	Yer gerekliliği Kostik ve atık yönetimi ihtiyacı Motor etkinliğinde %2'lik düşüş Sermaye gereksinimi

Orta-uzun vadede hangi ürünlerin piyasada kendine yer bulacağı hususunda fiyatlar arasındaki fark belirleyici olacaktır. Örneğin, HSFO'da fiyat düşüşleri scrubber'ları daha cazip hale getirecektir. Bu durum, bekle ve gör stratejisi içerisinde değerlendiren şirketler de bulunmaktadır. IEA denizcilik ihrakiyesine olan talebin %30'unun MGO'ya kayacağını tahmin etmektedir. Bu MGO talebinin 2020 yılında günlük 1 milyon varil artması anlamına gelmektedir.

Bunun yanında, düşük kükürtlü fuel oil ve dizel karışımından elde edilen çok düşük kükürtlü (VLSFO) ürünün de MGO kadar talebinin olacağı değerlendirilmektedir. Düzenlemenin rafinericiler üzerinde de önemli etkileri bulunmaktadır. IEA tahminlerine göre fuel-oil fiyatlarının 2020 yılına kadar taleple birlikte düşmesi beklenmektedir.

Bu durumun görece kompleks rafinerilerin lehine olacağı değerlendirilmektedir. Rafinerilerde daha yüksek değerli ürünler üretmek isterken üretilecek düşük değerli ürünler arasındaki fiyat makasına göre üretim marjlarında bir kayma yaratması mümkün görülmektedir. İhrakiye piyasasına giden yüksek kükürtlü fuel-oil üretiminin değişmesi ve talep ve müşteri yapısında değişimlerin olması muhtemeldir.

Düşen fuel-oil fiyatları, elektrik üretim tesislerindeki talebi artırabileceği gibi scrubber kurulumunu daha avantajlı hale de getirebilecektir. Düşük kükürtlü ürünlere olan talep arttıkça yüksek ve düşük kükürtlü ürünler arasındaki fiyat makası genişleyecektir. Düzenlemenin

depolama ve ihrakiye faaliyeti gösteren şirketlerin üzerinde de etkileri kaçınılmazdır. Ürün özelliklerindeki farklılıklar depolama alanlarında farklılaşma gerektirecektir. Bunun yanında ihrakiye satışı yapan şirketler için ise karıştırma faaliyetlerinin öneminin artması beklenmektedir.

Bu çerçevede yukarıda bahsedilen durumların küresel anlamda beklenen etkileri aşağıda özetlenmiştir: i) Scrubber kullanımının orta vadede yüksek tüketimli gemiler için ön plana çıkabileceği ve scrubber üretim-montaj işlerini yapacak yeni şirketlere ihtiyacın artabileceği, ii) LNG dönüşümlerinin veya yeni kurulumların orta-uzun vadede altyapı ilerlemeleriyle birlikte pazarda kendine yer bulabileceği, iii) Denizcilik motorini fiyatlarında %20'lik bir artışın yaşanabileceği, iv) Düşük kükürtlü ürün talebindeki artışın belirli ham petrol türlerine olan talebi artırarak bazı türler arasındaki fiyat makasını etkileyebileceği, v) Fiyat belirleme gücü olmayan gemicilik sektöründe yakıt fiyat artışlarının navlun fiyatlarına ve/veya seyahat sürelerine yansiyebileceği, vi) Düzenlemenin yaptırım imkanlarındaki belirsizliğin başlangıç döneminde bir

karmaşıklığa yol açabileceği, vii) Elektrik üretim santrallerinde yüksek kükürtlü ürün kullanımının artabileceği, viii) 2020 yılında uygulamanın başlaması ile düzenlemeye tam uyumun sağlanması mümkün görülmemektedir. %95'lik bir uyumun orta vadede yakalanabileceği değerlendirilmektedir. IMO'nun 2020'den itibaren gemilerde kullanılan yakıtlar için kükürt tavanını %0,5 olarak belirlemesinin, küresel piyasalarda olduğu kadar üç tarafı denizlerle çevrili ve dünya deniz ticaretinde önemli ve aktif bir role sahip, kendi ithalat ve ihracat işlemlerinde de deniz taşımacılığı kullanan ülkemiz piyasasına da önemli etkileri olmasının kaçınılmaz olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle, bir sonraki çalışmada söz konusu kükürt düzenlenmesinin Türkiye akaryakıt piyasasında yaratacağı etkiler, fırsatlar ve tehditler ele alınacaktır.

¹ *Geminin güvenliği ve hayat kurtarıcı durumlar veya gemi ekipmanında hasar oluşması durumları istisnai durumlar olarak tanımlanmış ve kapsam dışı tutulmuştur. Bunun yanında emisyon azaltma çalışmaları, motor dizayn çalışmaları vb. durumlar Bayrak Devletinin izni ile kapsam dışı bırakılmıştır.*

Kaynakça:

- [1] <http://www.dupont.com/corporate-functions/media-center/featured-stories/february-2017/clean-tech-clearer-skies.html>
 [2] <https://www.transportenvironment.org/press/imo-decision-confirming-2020-date-cut-ship-sulphur-emissions-applauded-ngos>
 [3], [6] *Commodity Spotlight Energy, Commerzbank*
 [4] *IEA, Oil 2017, Analysis and Forecasts to 2022*
 [5] http://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/ghg/documents/faq_2020_english.pdf
 [7] <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>
 [8] *IMO 2020-Challenging but Solvable, Goldman Sachs*
 [9],[11] *The Marine Fuel Market: Challenges And Opportunities A Multi-Client Study, Alpha Tanker,*
 [10] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/decarbonising-maritime-transport-2035.pdf> s.35

* **Hasan Emrah ÇELEBİOĞLU**
Enerji Uzmanı – EPDK
emrahcelebioglu@gmail.com

* **Rauf Fırat YAŞAR**
Enerji Uzmanı – EPDK
rauffiratyasar@gmail.com

NİSAN 2019 YAKIT FİYATLARI

03.04.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	443.000	463.000	638.000
Piraeus	434.000	456.000	628.000
Malta	432.000	451.000	633.000
Novorossissk	431.000	456.000	635.000
Ceuta	450.000	474.000	641.000
Gibraltar	450.000	474.000	641.000
Rotterdam	461.000	440.000	584.000
Fujairah	433.000	439.000	730.000
Singapore	432.750	438.750	607.000
Brent 69.31			

17.04.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	435.000	457.000	661.000
Piraeus	428.000	450.000	647.000
Malta	424.000	445.000	644.000
Novorossissk	425.000	445.000	635.000
Ceuta	449.000	473.000	658.000
Gibraltar	449.000	473.000	658.000
Rotterdam	415.000	439.000	610.000
Fujairah	427.000	436.000	733.500
Singapore	427.000	436.000	623.500
Brent 71.62			

10.04.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	442.000	458.000	652.000
Piraeus	434.000	452.000	638.000
Malta	432.000	453.000	635.000
Novorossissk	430.000	451.000	645.000
Ceuta	446.000	470.000	644.000
Gibraltar	446.000	470.000	644.000
Rotterdam	414.000	438.000	596.000
Fujairah	423.250	432.250	730.000
Singapore	421.500	430.500	615.500
Brent 70.92			

24.04.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	453.000	473.000	674.000
Piraeus	443.000	465.000	663.000
Malta	443.000	468.000	665.000
Novorossissk	435.000	452.000	650.000
Ceuta	452.000	476.000	669.000
Gibraltar	452.000	476.000	669.000
Rotterdam	432.000	456.000	621.000
Fujairah	441.500	452.500	740.000
Singapore	436.500	447.500	631.000
Brent 74.57			

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...**"

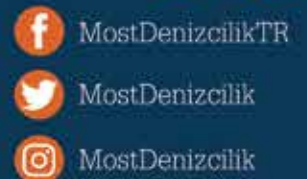


ACİL ÇAĞRI:

+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



ULUÇ KEDME**

Piyasalarda özellikle büyük tonajda geçtiğimiz aylardaki bahsetmiş olduğumuz sert düşüşlerin yerini kısmi toparlamaya bıraktığına şahit olmaktayız.

Endeks bazında konuşursak; Baltık Capesize Endeksi'nde artış son bir ayda yüzde 73'leri bulmuşken Baltık Panamax Endeksi'nde ise yüzde 34 seviyelerinde artış olduğunu görüyoruz. Ancak büyük tonajın aksine Supramax ve Handysize endekslerinde ise yüzde 3-6 aralığında bir düşüş dikkati çekmektedir. Baltık Kuruyük Endeksi'nde de büyük tonajın hacimsel büyüklüğünden sebep yüzde 25'e yakın bir artış olduğundan bahsedebiliriz.

Handysize tonajlarında navlun ve dolayısı ile endekslerdeki düşüş trendi

Piyasa kısmi olarak toparlanmaya başladı

Endekslere baktığımızda Baltık Capesize Endeksi haricinde özellikle son bir ay içerisinde markette bir toparlanma olduğundan söz etmemiz mümkün gözüküyor.

evvelki yazılarımızda da iletmiş olduğumuz üzere zaman içerisinde daha küçük tonajlara etki etmeye başlamaktadır ki; genelde düşük piyasalarda temel sebep özellikle Handysize tonajının parsiyel yüke dönmesidir. Şu an özellikle Karadeniz-Akdeniz marketinin gözü özellikle Karadeniz bölgesinden çıkacak buğday hacminde olduğunu söyleyebiliriz, malum sonrası her zaman durağan olarak dikkati çeken yaz dönemidir.

Tanker endekslerinde de son bir ay içerisinde yüzde 10-15 aralığı kayıplar dikkati çekmektedir. Brent petrolde ise artış yılın başından bu yana olduğu üzere aynı şekilde devam ederek son bir ayı da yüzde 10 civarı artış ile kapamıştır. Son olarak benzeri artışı hurda fiyatlarında da gözlemlemekteyiz ki, geçtiğimiz

ayki verilere kıyasla oranın yüzde 5 seviyelerinde olduğunu görmekteyiz. Daralan piyasalar açılmaya sebebiyet verecek haberleri beklemeye devam ediyor ki, bunların en başında ABD-Çin arası ilişkilerin ne yönde devam edeceği hususu başı çekiyor. Tahıl sezonu ile birlikte bir kıpırdanma beklense de arkasının yaz ve ülkelerin resmi tatillerinin (Ramazan/Paskalya) olması sebebi ile yazın sonuna kadar daha stabil bir marketin olacağını ve bu bağlamda özellikle gemi fiyatlarının da rayına oturacağını beklemekteyiz.

Bu vesile ile 11 ayın Sultanı Ramazan ayında gönüllerinizin huzur, sofralarınızın ise bereketli olmasını temenni eder, Ramazan ayınızın mübarek olmasını dileriz.

NİSAN 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
SILVER DRAGON	74.748	2006	CHINA	BULK	GREEK	8,20
FUTURE LILY	56.128	2012	JAPAN	BULK	GREEK	15,50
ASCANIUS	76.878	2004	JAPAN	BULK	GREEK	8,50
MEDI LISBON	58.710	2006	PHILIPPINES	BULK	BANGLADESH	10,75
AMIS LEADER	58.700	2010	CHINA	BULK	NORWEGIAN	13,00
TOMINI ABILITY	56.971	2010	CHINA	BULK	CHINESE	9,80
NAESS RESOLUTE	56.815	2012	CHINA	BULK	TURKISH	10,50
ANTOINE	55.498	2009	JAPAN	BULK	NA	13,00



NİSAN 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

OCEAN BEAUTY	45.622	1996	JAPAN	BULK	NA	3,80
ARMATA	43.769	1996	KOREA	BULK	CHINESE	4,40
IVS KAWANA	32.642	2005	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	7,80
HAI YU	27.760	1996	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	3,20
CEMTEX PIONEER	77.958	2004	TAIWAN	BULK	CHINESE	7,30
ADVENTURE II	62.472	2018	JAPAN	BULK	BANGLADESH	26,00
MOONRAY	57.000	2009	CHINA	BULK	CHINESE	9,20
SUNLIGHT LILY	33.642	2012	JAPAN	BULK	GREEK	12,35
FANTHOLMEN	32.581	2010	CHINA	BULK	NA	8,50
PUPPIS OCEAN	81.070	2014	JAPAN	BULK	GREEK	23,75
MARIKA	76.302	2004	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	12,40
NAVIOS GALAXY I	74.195	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	6,10
ALMANDIN	56.899	2010	CHINA	BULK	NA	9,80
MANDARIN FORTUNE	57.000	2008	CHINA	BULK	NA	8,20
MEDI VALENCIA	56.014	2008	JAPAN	BULK	NA	12,80
INTREPID	48.913	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	5,50
ALPINE	37.349	2015	CHINA	BULK	NA	*
SUMMIT	37.300	2015	CHINA	BULK	NA	*
						30,00*
NORD ROTTERDAM	36599	2011	VIETNAM	BULK	NA	11,50
TATSUKI MARU	91.765	2002	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	8,00
ROSALI	76.728	2005	JAPAN	BULK	GREEK	9,80
NORD EXPRESS	58.785	2007	PHILIPPINES	BULK	NA	11,70
AMAR MERAY T	28.716	1996	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	4,40
PRIMAVERA	42.594	2008	GERMANY	CONT.	GERMAN	8,50*
QUADRIGA	42.566	2008	GERMANY	CONT.	GERMAN	8,50*
ITAL MODERNA	53.644	2008	KOREA	CONT.	UK	10,00
ITAL MILIONE	54.641	2008	KOREA	CONT.	UK	10,00
SAINT NIKOLAOS	34.415	2004	GERMANY	CONT.	GERMAN	6,90
EASTERN EXPRESS	12.473	2004	KOREA	CONT.	SOUTH EAST ASIAN	4,80
BBC NEW YORK	9.851	2009	CHINA	MPP	NETHERLANDS	4,80
CAPE BRINDISI	159.195	2005	KOREA	TANKER	GREEK	18,50*
CAPE BARI	159.186	2005	KOREA	TANKER	GREEK	18,50*
CAPE BASTIA	159.155	2005	KOREA	TANKER	GREEK	18,50*
CAPE BONNY	159.152	2005	KOREA	TANKER	GREEK	18,50*
S GLORY	318.658	2004	KOREA	TANKER	GREEK	30,50
ALPINE LOYALTY	46.151	2010	KOREA	TANKER	DANISH	18,00*
ALPINE VENTURE	46.046	2010	KOREA	TANKER	DANISH	18,00*
ALPINE ETERNITY	46.105	2009	KOREA	TANKER	DANISH	17,00*
FORMOSAPETRO CHALLENGER	281.501	2001	JAPAN	TANKER	NA	19,00

NİSAN 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

SEA PECOS	115.674	2018	KOREA	TANKER	TURKISH	*
SEA TANANA	115.666	2018	KOREA	TANKER	TURKISH	*
						48,90*
ARIAKE MARU	45.920	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	13,75
ARDMORE SEAFARER	45.744	2004	JAPAN	TANKER	NA	9,20
SC SHENZHEN	19.477	1999	JAPAN	TANKER	CHINESE	6,75
LOUISE KNUITSEN	16.512	2010	CHINA	TANKER	CANADIAN	15,25
DONG-A CALYPSO	12.922	2009	KOREA	TANKER	NA	9,00
GARDENIA	115.000	2003	KOREA	TANKER	INDONESIAN	13,20
SOUTHERN SPIRIT	113.043	2009	CHINA	TANKER	DANISH	22,50
VERMILION ENERGY	106.131	1999	JAPAN	TANKER	UAE	7,50
VOYAGER C	104.864	2003	KOREA	TANKER	UAE	13,20
ALPINE MARIA	49.999	2014	KOREA	TANKER	GREEK	27,00*
ALPINE MARY	49.999	2014	KOREA	TANKER	GREEK	27,00*
VERA CRUZ	47.165	1999	JAPAN	TANKER	QATAR	6,20
OLYMPIC LEGACY	302.789	1996	JAPAN	TANKER	NIGERIAN	19,00
STAVANGER BREEZE	45.780	2004	KOREA	TANKER	NA	8,70
JINAN	40232	2003	KOREA	TANKER	NA	7,50*
DUKHAN	40231	2003	KOREA	TANKER	NA	7,50*
BTS CHRISTINA	12.633	1999	JAPAN	TANKER	NA	2,80
GENMAR COMPATRIOT	72.736	2004	CHINA	TANKER	GREEK	6,75
LAVELA	40.999	2010	S.KOREA	TANKER	ITALIAN	14,80
SUNNY POSEIDON	6.135	2003	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	5,30

*Enbloc satışı ifade eder

	<h3>HURDA FİYATLARI</h3> <h4>NİSAN 2019</h4>			
	ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 440-450	US\$ 460-470	US\$ 450-460	
HİNDİSTAN	US\$ 425-435	US\$ 445-455	US\$ 435-445	
PAKİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 425-435	
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 265-275	US\$ 275-285	

NİSAN 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

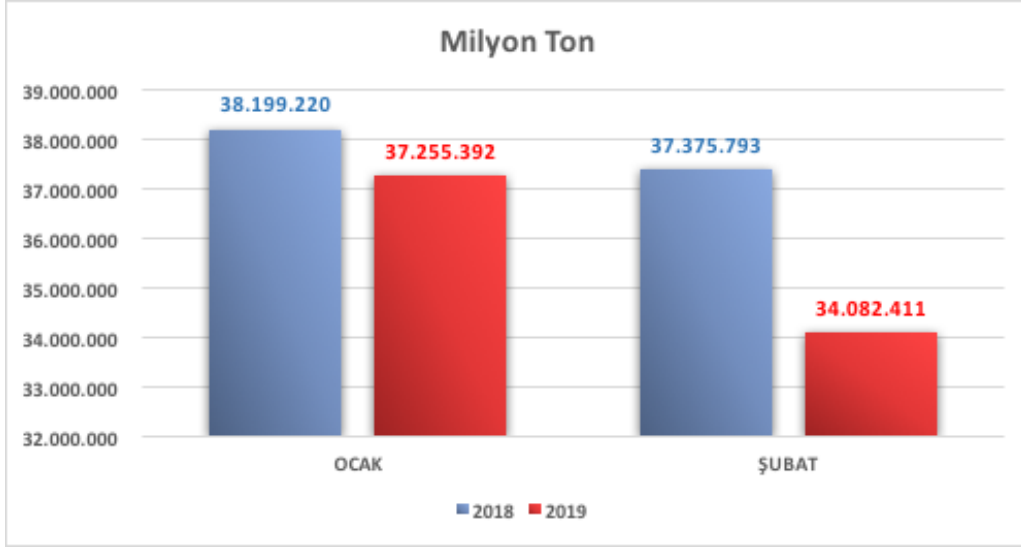
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
MARVELLOUS	169.150	22.518	2000	BULK	AS IS SINGAPORE	457
KUZMA MININ	23.169	8.477	1980	CONT.	AS IS UK	120
KHUNSAMUTRA	1.206	1.099	1979	GAS	BANGLADESH	420
ATLANTIC CARRIER	258.900	37.729	1993	BULK	AS IS SINGAPORE	475
SILVER GENEVA	170.974	20.057	1999	BULK	AS IS SINGAPORE	463
ALPHA MILLENIUM	170.415	24.570	2000	BULK	AS IS SINGAPORE	452
WAN HAI 206	23.724	6.828	1991	CONT.	AS IS TAIWAN	388
QUEEN OF LUCK	23.130	7.002	1995	CONT.	BANGLADESH	457
WEST OCEAN 1	3.953	1.771	1977	MPP	BANGLADESH	405
SHIN HANG	9.746	4.995	1985	REEFER	BANGLADESH	392
SKS TANARO	109.786	18.400	1999	OBO	INDIA	430
CONKOUATI	229.240	35.797	1973	FPSO	AS IS CONGO	220
MEDELIN ATLAS	45.018	8.946	1989	TANKER	AS IS INDONESIA	427*
CALAGUAS	5615	2.527	1978	TANKER	AS IS INDONESIA	320*
BRIGHT WORLD	19.299	6.380	1997	TANKER	INDIA	863
BOLD WORLD	19.125	6.529	1998	TANKER	INDIA	863
WHITE PEARL	39.273	11.796	1985	BULK	BANGLADESH	443
SKS TIETE	109.773	18.438	1999	OBS	INDIA	430
OEL EMIRATES	45.240	14.323	1995	CONT.	BANGLADESH	497
KS HERMES 3	5.517	5.462	1993	ROPAX	BANGLADESH	477
GAZ PALMYRA	9.996	5.554	1984	GAS	AS IS KHOR FAKKAN	428
BERGE MANASLU	263.502	39.525	1992	BULK	BANGLADESH	458
ORE GUAIBA	169.147	22.165	1999	BULK	BANGLADESH	450
AENEAS	63.059	22.197	2010	CONT.	AS IS HONG KONG	450
ZENIT	12.848	7.171	1987	REEFER	INDIA	414
VAN IRIS	12.229	13.826	1994	ROPAX	AS IS SINGAPORE	479
SUNRISE	67.460	28.800	1977	GAS	AS IS BATAM	381

*Enbloc satışı ifade eder ** Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasls

2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 8,81 azalarak 34.082.411 tona gerilemiştir.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Şubat 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 7,09 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % **18,88** artarak 9.804.647 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % **18,49** azalarak 15.315.425 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % **7,09** gerileyerek 25.120.072 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Şubat	2018	8.247.214	18,88%	18.790.284	-18,49%	27.037.498	-7,09%
	2019	9.804.647		15.315.425		25.120.072	
Ocak - Şubat	2018	16.564.374	20,02%	38.497.964	-15,36%	55.062.338	-4,71%
	2019	19.881.187		32.585.147		52.466.334	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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



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

22.04.2019

17. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Paskalya rallisi mi normalleşme mi?

ISTFIX Bileşik Endeksi “neredeyse” istikrarlı seyretti ve Paskalya tatili öncesi sadece tek puan düşüş kaydetti. Mevsimsel olarak bu hafta Paskalya öncesi açık kalmak istemeyen kiracı ve armatörlerin daha hızlı bağlantı yapmaya meyilli olması beklenebilirken bazı brokerlere göre işler geçtiğimiz bir kaç haftadan pek farklı değildi. Yine de ISTFIX Bileşik Endeks 529 puanla bir önceki haftanın kapanışı olan 530 puandan çok aşağıya gitmedi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

Düşüşün bir önceki seneye göre zayıf seyreden hasattan kaynaklandığı ifade edildi.

Hububat analisti France Agrimer, Fransa'nın Avrupa Birliği dışına yaptığı buğday ihracatı öngörüsünü 9,5 milyon tondan 9,7'ye çıkarttı. Bu miktar geçen sezona göre yüzde 20'lik artış anlamına geliyor. İhracat genel olarak Kuzey Afrika'nın talebi ile Karadeniz buğdayının azalan rekabet gücünden destek buluyor. Cezayir'e yapılan ihracat ise bu rakamın neredeyse yarısını oluşturmaktadır.

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Uluslararası Para Fonu (IMF) 2019 yılı küresel büyüme tahminini 0,2 puan indirerek yüzde 3,3 seviyesine çekerken 2020 öngörüsünü yüzde 3,6'da bıraktı. Merkez bankası politikaları ve ticaret savaşları baskılarına rağmen IMF, küresel ekonominin 2019'un ilk yarısında yavaşladıktan sonra ikinci yarından itibaren toparlanmasını bekliyor.

Hollanda tarım bankası Rabobank güncel raporunda Birleşik Devletler için 2020 yılı içerisinde resesyona beklediklerini açıkladı. Buna paralel olarak Birleşik Devletler'in, 2020'de faiz indirmesi de gündeme gelebilir. Kaldı ki Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) 2019 için faiz artış beklentilerini “sıfır”a indirmiş bulunuyor.

Birleşik Devletlerden gelen diğer haberlere göre Başkan Donald

Trump ve idaresi bölgede Airbus'ın desteklenmesinden ötürü geçen hafta ülkenin Avrupa'dan ithal ettiği çeşitli ürünlere ithalat vergisi getireceğini açıkladı. Bu vergilerin toplamda 11 milyar dolarlık ürünü etkilemesi bekleniyor.

İtalya'nın büyüme beklentisi önümüzdeki günlerde yüzde 1 seviyelerinden yüzde 0,1 seviyesine kadar çekilebilir. Bu durumda son dönemdeki yavaşlama endişelerinin daha da ciddiyet kazandığı söylenebilir.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta da yükselmeye devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 64-65 dolar/varil seviyesinde tutunurken Brent 72 dolar/varili rahatlıkla geride bıraktı.

Novorossiysk limanında yılın ilk iki ayında 1,5 milyon ton buğday elleçlendi ve böylece geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 30,6'lık bir düşüş kaydedildi. Geçen sene buğday ihracat hacmi 670.000 ton daha fazlaydı.

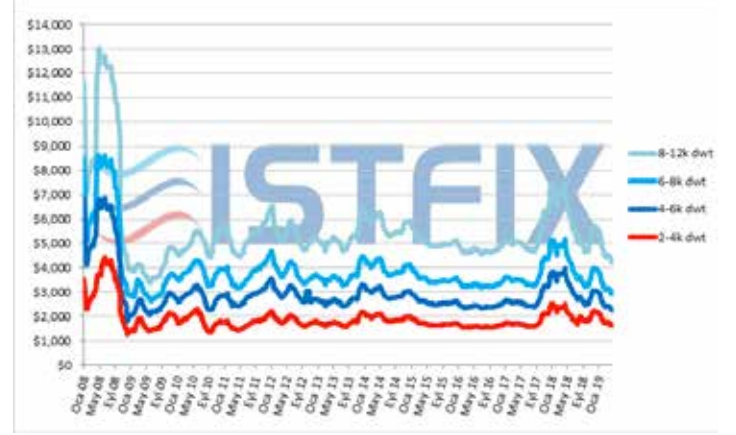
Türk çelik üreticileri korumacı önlemler karşısında daha iyi kâr marjları elde edebilmek adına yarı-mamul ve kütük ihracatına yönelmeye başladı. Kuzey Afrika'nın da artan talebiyle Türk çelik ihracatçıları yılın ilk iki ayında 320.000 ton yarı-mamul ihraç etti; böylelikle ihracat geçen senenin aynı dönemine göre üç kat artış kaydetti. Fas, Mısır ve Tunus Türk ihracatlarının yoğunlaştığı üç ana varış noktasıydı.

Bu arada Türk çelik ihracatçılarının Avrupa'ya yaptığı sıcak hadde rulo sac ihracatı da yıla çok hızlı bir giriş yaptı fakat kotalar ve Avrupalı büyük üreticilerin fiyat rekabeti neticesinde yılın ilerleyen döneminde yavaşlama görülebilir.

Türk çelik üreticileri şubat ayında 425.000 ton çelik ihraç etti; böylelikle ihracat geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 28'lik artış kaydetti. İtalya 200.000 ton ile başlıca alıcı olurken ülkenin ithalatı geçen seneye göre yüzde 38'lik artış kaydetti. İspanya'nın talebi ise 90.000 ton ile yüzde 80 artış kaydetti.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,632	2,276	2,946	4,228
Geçen Hafta	1,635	2,280	2,952	4,236
Geçen Ay	1,727	2,409	3,119	4,476
Geçen Yıl	2,295	3,637	4,747	6,813



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	STEEL PRODUCTS	BIZERTE-HUELVA + AVEIRO	1500/1500	31.50
1,600	MINERALS IN BULK	SFAX-ANTWERP	2100/2100	43.88
1,650	RICE BRAN (62')	TEMRYUK-HOPA	1200/1200	22.25
1,750	STEEL PRODUCTS	RJIEKA-DILISKELESİ	1250/1000	16.75
2,000	BHF	SIBENIK-RAVENNA	1500/1500	13.50
2,500	SUGAR BEET PULP PELLETS	ALEXANDRIA-THESSALONIKI	1000/1000	17.00
2,500	STEEL PRODUCTS	ZONGULDAK-MISURATA	1000/1000	24.00
2,650	BEAMS	MILAZZO-CARTAGENA + AVEIRO	1200/1500	33.75
3,000	STEEL PRODUCTS	MILAZZO-BOURGAS	1200/1000	25.00
3,000	CEMENT IN BULK	MERSIN-CASTELLON	1500/1500	28.00
3,000	CORN (49')	NIKOLAEV-MARMARA	1500/1500	15.00
3,000	GENERAL CARGO IN BB	SFAX-DAMIETTA	1000/1000	19.00
3,000	AGRI PRODUCT	ODESSA-CASTELLON	1500/1500	38.00
3,500	COPPER INGOTS	NOVOROSIYSK-MARMARA + IZMIR	1500/1000	28.00
4,000	STEELS	MARMARA-BARCELONA	1750/1750	24.50
4,100	FERTILIZERS	ABU QIR-VOLOS	2500/1000	18.25
4,500	WHEAT BRAN PELLETS (54')	KHERSON-MARMARA	1500/1500	18.00
5,500	UREA IN BULK	DAMIETTA-ISKENDERUN	2500/2500	14.00
6,000	WHEAT	FOS SUR MER-BARI	3000/2000	14.00
6,000	SUNFLOWER EXPPELLERS (56')	MARIUPOL-CASABLANCA	1500/1500	25.00
6,500	SCRAP	BENGAZI-IZMIR	950/950	25.00
7,000	SULPHUR	CARTAGENA-BANDIRMA	3000/1500	18.75
11,000	UREA	DAMIETTA-SAVONA	4000/3500	19.00
12,000	SFMP (56')	MARIUPOL-SEVILLA	3000/3000	22.00

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

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

YAKIT

Gemi yakıt fiyatları bu hafta da hafif yukarı yönlü seyretti.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitank		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	453.00	608.00	456.00	659.00	472.90	656.00	472.00	667.00
Geçen Hafta	455.00	607.00	469.00	653.00	470.77	650.00	470.50	659.00
Değişim	-0.44%	0.16%	-2.77%	0.92%	0.45%	0.92%	0.32%	1.21%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



S&P VE HURDA

Bu hafta da koster satışı raporlanmadı.

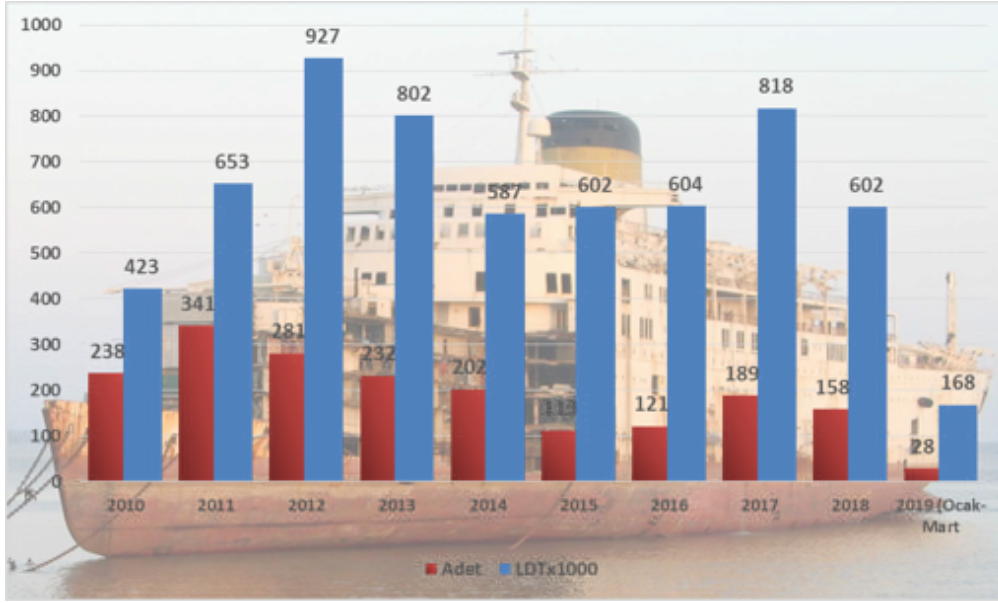
TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK – MART 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
2	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
3	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
4	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
5	9022269	SSH-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
6	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
7	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
8	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
9	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
10	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
11	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
12	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SİERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
13	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
14	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST. VINCENT GRENADİES	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
15	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST. VINCENT GRENADİES	12.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
16	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST. VINCENT GRENADİES	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
17	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
18	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
19	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
20	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
21	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
22	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
23	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
24	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
25	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
26	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
27	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
28	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

Kaynak: Gemisander

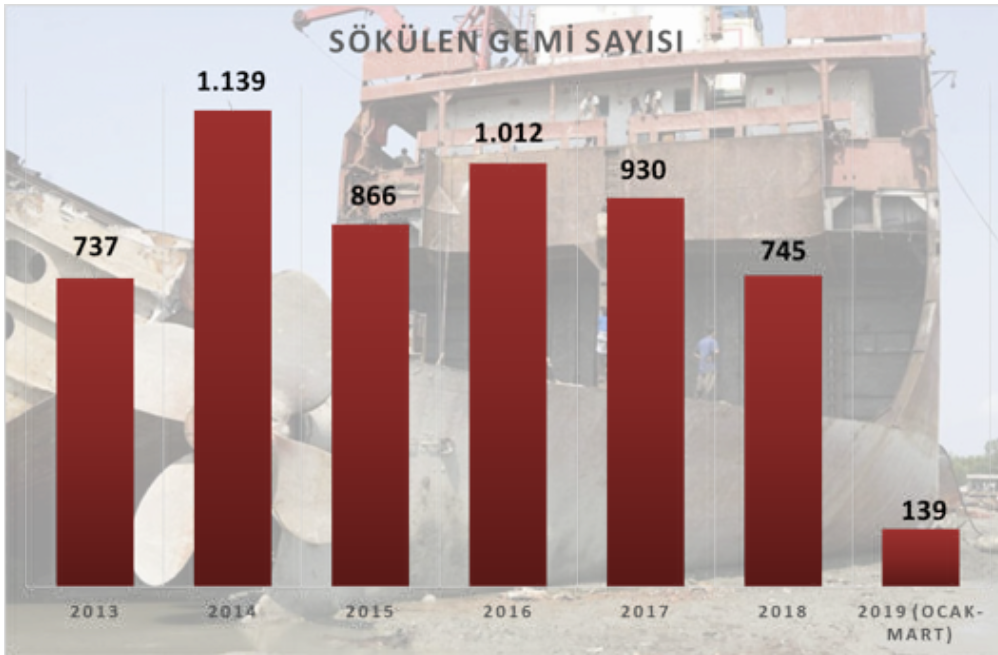
*Renklendirilen gemiler Mart 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander

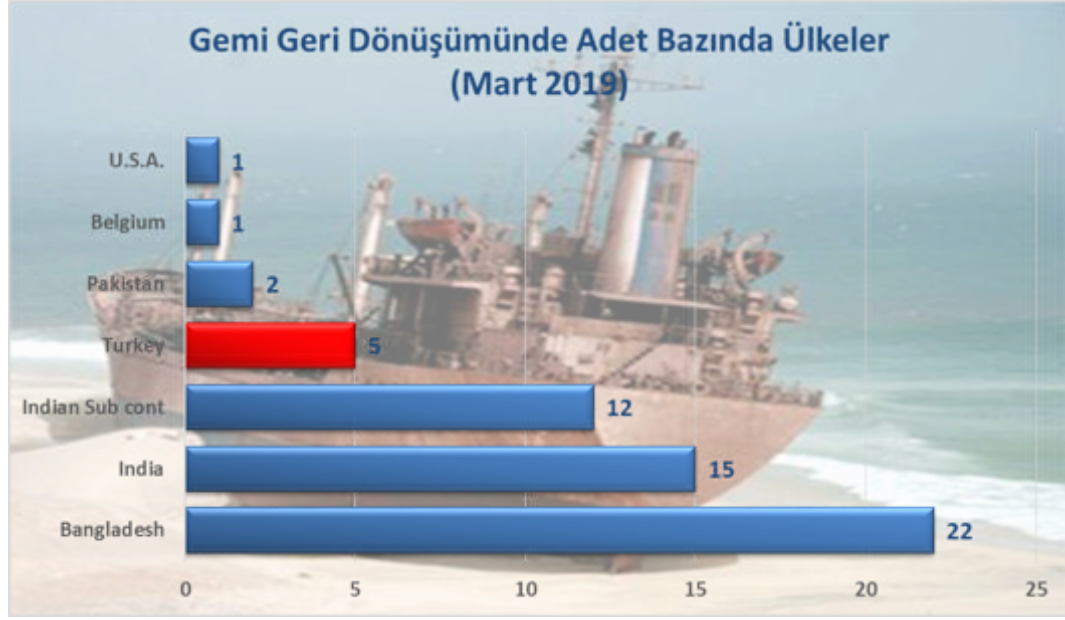
2019 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

SIRA NO	OCAK			ŞUBAT			MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	4	28,5	5.599				1	36,0	1.200
Asp.& Bit.	1	38,0	38.565						
Bulk	5	30,2	516.891	2	26,0	188.976	8	24,9	853.036
Bulk/Oil							2	20,0	219.520
Cement	2	32,5	38.509	3	44,7	51.732	1	43,0	4.081
Chem & Oil	1	28,0	5.300	4	40,0	21.932	3	27,7	44.728
Container	8	21,5	197.299	6	23,8	171.391	15	21,1	554.930
CS/BW Dredger							1	41,0	1.180
Drillship				1	8,0	61.619			
Ethy/LPG	1	28,0	5.687						
FPSO							2	36,5	379.240
GCargo	3	42,0	4.223	3	35,7	17.447	3	42,0	11.055
Hvy Dk Cargo	2	36,0	81.020				1	33,0	30.651
Hydrographic				1	39,0	950			
L.N.G.				1	39,0	83.228	1	42,0	67.460
L.P.G.							1	35,0	9.996
Livestock	1	54,0	473						
Maintenance	1	21,0	1.369	1	20,0	3.009			
Open Hatch				1	33,0	43.759	1	34,0	39.273
Ore				1	26,0	250.903	2	27,0	552.972
Pass/Car F.	3	46,7	7.128				1	27,0	4.322
PCC	2	31,5	24.774	2	29,5	26.872	1	25,0	12.229
Products	3	31,3	39.444	2	27,0	86.901	2	34,5	5.605
PSV				1	18,0	3.000			
Reefer	2	34,0	19.447				4	32,3	37.158
RoPax				2	48,0	3.415			
Ro-Ro				1	42,0	2.431	1	26,0	5.517
Ro-Ro/Lo-Lo	1	36,0	9.990						
Semi-Sub Hvy Lift				1	29,0	53.868			
Shuttle	1	21,0	126.749						
Supply	1	42,0	2.100				1	33,0	1.104
Tanker				1	25,0	299.700			
TSH Dredger							2	35,0	36.953
Tug				1	44,0	248	3	36,0	2.359
Utility	4	26,3	1.604				1	36,0	230
Genel	46	31,3	1.126.171	35	32,2	1.371.381	58	28,9	2.874.799



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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.



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

2019

DÜNYA DENİZCİLİK VE ENERJİ FUAR TAKVİMİ

2019

MAYIS

15-17 Mayıs 2019
25. ULUSLARARASI ENERJİ VE ÇEVRE
FUARI VE KONFERANSI
İSTANBUL FUAR MERKEZİ
<http://www.icci.com.tr/tr>

28 Mayıs - 01 Haziran 2019
SEAFOOD DONDURULMUŞ SU VE DENİZ
ÜRÜNLERİ FUARI
TAYLAND – Bangkok
<http://www.worldofseafood.com/>

HAZİRAN

5-6 HAZİRAN 2019
SU TEKNOLOJİSİ FUARI VE KONFERANSI
ÇİN - ŞANGAY
[www.aquatechtrade.com/china/
Pages/default.aspx](http://www.aquatechtrade.com/china/Pages/default.aspx)

25-29 HAZİRAN 2019
NEWCAST
ULUSLARARASI DÖKÜM FUARI
DÜSELDORF-ALMANYA
www.newcast.de

4-7 Haziran
NOR-SHİPPİNG 2019 FUARI
Uluslararası Gemicilik Fuarı
NORVEÇ - Oslo
<http://www.nor-shipping.com/>

EYLÜL

24-26 Eylül 2019
CEMAT RUSSIA: ULUSLARARASI
LOJİSTİK FUARI
<https://www.cemat-russia.ru/en/>
RUSYA – Moskova

26-29 Eylül 2019
WaterEx Deniz Mahsulleri, Su Ürünleri
ve Teknolojileri Fuarı
ANTALYA
<http://www.zumrutfuarcilik.com.tr/>

17-20 Eylül 2019
NEVA ST. PETERSBURG 2019
Uluslararası Gemi İnşa, Liman Makine,
Deniz Mühendisliği Fuarı
RUSYA - St. Petersburg
<https://transtec-neva.com/>

EKİM

01-07 Ekim 2019
Boat Show Eurasia
TUZLA – İSTANBUL
<http://www.viafuar.com/>

KASIM

5-8 Kasım 2019
EUROPORT Denizcilik Teknolojileri
Fuarı
HOLLANDA - Rotterdam
<https://www.europort.nl/>



PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

gelecek burada

BU ÜNİVERSİTE'DE İŞ VAR!

Kampüs Tuzla / İstanbul

www.pirireis.edu.tr

Kampüs İletişim Bilgileri: Postane Mah. Eflatun Sk. No:8 Tuzla / İSTANBUL
Tel: 0216 581 00 50 Fax: 0216 581 00 51 E-posta: info@pirireis.edu.tr



/pirireisuniversity



/pirireisuni



/pirireisuni



/pirireisuniversitesi

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

